

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA****Decreto-Lei n.º 163/2015**

de 17 de agosto

O Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, estabeleceu o quadro para a realização do céu único europeu.

A aprovação de tal regulamento foi acompanhada, em simultâneo, pela aprovação do Regulamento (CE) n.º 550/2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu, do Regulamento (CE) n.º 551/2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu, e do Regulamento (CE) n.º 552/2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão de tráfego aéreo, todos do Parlamento Europeu e do Conselho e datados de 10 de março de 2004.

Os mencionados regulamentos constituíram os diplomas de base habilitantes à aprovação, pela Comissão, de vários regulamentos contendo um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu, em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 3.º do citado Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004.

Por sua vez, os quatro regulamentos acima referidos foram alterados pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu.

A iniciativa do céu único europeu tem por objetivo reforçar as normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo.

O céu único europeu abrange uma rede pan-europeia coerente de rotas e de sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo, unicamente baseada em requisitos de segurança, eficiência e técnicos, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo.

Os vários regulamentos existentes, relativos à materialização do céu único europeu, pela sua própria natureza, não se encontram acompanhados por um regime sancionatório tendente a efetivar o seu adequado e integral cumprimento.

Ademais, o artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, determina que as sanções a estabelecer pelos Estados-Membros para as infrações praticadas, em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços, devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Deste modo, porque as normas jurídicas só encontram verdadeiro poder coercivo quando acompanhadas de uma estatuição que efetive o seu cumprimento e previna eventuais infrações, importa criar um regime sancionatório para as infrações às normas comunitárias relativas ao céu único europeu.

Adicionalmente, porque está em causa matéria conexa com o céu único europeu, procede-se igualmente à criação do regime sancionatório aplicável ao Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade

com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Finalmente, aproveita-se para definir as situações em que os prestadores de serviços de navegação aérea podem recusar a prestação de serviços de navegação aérea de apoio à aviação civil a entidades utilizadoras desses serviços, com fundamento no não pagamento, por essas entidades, de taxas de terminal ou de taxas de rota e os procedimentos a utilizar em tais casos, tendo em conta que o n.º 3 do artigo 18.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea, dispõe que, em caso de não pagamento de taxas devidas pela prestação de serviços de navegação aérea, os Estados-Membros da União Europeia devem garantir a aplicação de medidas coercivas eficazes, que podem incluir a recusa de serviços, a imobilização de aeronaves ou outras medidas coercivas conformes com o direito aplicável.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**CAPÍTULO I****Disposições gerais****Artigo 1.º****Objeto e âmbito**

1 — O presente decreto-lei cria o regime sancionatório aplicável ao regime jurídico do céu único europeu, constante dos Regulamentos (CE) n.ºs 549/2004, 550/2004, 551/2004 e 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterados pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e das regras de execução aprovadas pela Comissão com base nos regulamentos anteriores, ao abrigo do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

2 — O presente decreto-lei cria também o regime sancionatório aplicável ao Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, com exceção do regime sancionatório relativo às normas respeitantes à certificação médica, que constam de diploma próprio.

3 — O presente decreto-lei define ainda as situações em que os prestadores de serviços de navegação aérea podem recusar a prestação de serviços de navegação aérea de apoio à aviação civil a entidades utilizadoras desses serviços, com fundamento no não pagamento, por essas entidades, de taxas de terminal ou de taxas de rota e os procedimentos a utilizar em tais casos.

**Artigo 2.º****Fiscalização**

Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) supervisionar e fiscalizar o cumprimento do regime jurídico relativo ao céu único europeu, sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

## CAPÍTULO II

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu.**

## Artigo 3.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento do dever de facilitar as inspeções e auditorias promovidas pela ANAC, ou por uma entidade qualificada que atue em seu nome, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e do artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 448/2014, da Comissão, de 2 de maio de 2014;

b) A prestação de serviços de navegação aérea sem a necessária certificação pela ANAC, em violação do disposto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

c) A prestação de serviços de tráfego aéreo com recurso aos serviços de outros prestadores de serviços certificados na Comunidade, sem aprovação da ANAC, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) A não formalização das relações de trabalho entre prestadores de serviços de navegação aérea, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, das normas relativas à transparência contabilística, em violação do disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

c) A utilização de dados operacionais para fins que não sejam exclusivamente de caráter operacional, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento (CE)

n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

d) A disponibilização de acesso aos dados operacionais pertinentes de forma discriminatória, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009;

e) O estabelecimento pelos prestadores de serviços certificados, pelos utilizadores do espaço aéreo e pelos aeroportos, de condições normalizadas de acesso aos seus dados operacionais pertinentes não referidos no n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, sem aprovação da ANAC, em violação do disposto no n.º 3 do mesmo artigo.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil leve, a falta de notificação à autoridade ou autoridades supervisoras nacionais competentes dos acordos escritos ou convénios legais relativos à formalização das relações de trabalho entre prestadores de serviços de navegação aérea, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

## CAPÍTULO III

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.**

## Artigo 4.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento, pelo prestador de serviços de navegação aérea, do dever de, antes da entrada em serviço de um sistema, elaborar uma declaração CE de verificação de sistema que confirme e demonstre o cumprimento das regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade, por forma a assegurar que satisfazem os requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 6.º do mesmo Regulamento;

b) A recusa, por parte do prestador de serviços de navegação aérea, em fornecer à ANAC quaisquer informações

suplementares necessárias à verificação do cumprimento das regras de interoperabilidade e dos requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, em violação do disposto na parte final do n.º 2 do artigo 6.º do mesmo Regulamento;

c) O incumprimento das determinações da ANAC, adotadas ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativas à restrição do âmbito de aplicação do componente ou sistema ou à proibição da sua utilização.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil grave, a falta de envio à ANAC, por parte do prestador de serviços de navegação aérea, da declaração CE de verificação de sistema, acompanhada por um processo técnico, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009.

#### CAPÍTULO IV

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, que estabelece regras relativamente aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre unidades de controlo do tráfego aéreo.**

##### Artigo 5.º

###### **Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006**

Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, pelos fabricantes de componentes dos sistemas mencionados nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, desde que os mesmos se destinem exclusivamente à navegação aérea, do dever de avaliar a conformidade ou adequação para utilização desses componentes de acordo com as regras previstas na parte A do anexo IV ao mesmo regulamento, em violação do disposto no seu artigo 7.º;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que demonstrem preencher os requisitos previstos no anexo V ao Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, do dever de proceder a uma verificação dos sistemas mencionados na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 1.º, de acordo com as regras previstas na parte B do anexo IV ao

mesmo regulamento, em violação do disposto no n.º 1 do seu artigo 8.º;

c) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que não demonstrem preencher os requisitos previstos no anexo V ao Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, do dever de subcontratar um organismo notificado para verificação dos sistemas mencionados na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 1.º, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º do mesmo Regulamento;

d) A execução, por parte de organismos notificados, de verificações dos sistemas mencionados na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, em desconformidade com as regras previstas na parte C do anexo IV ao mesmo Regulamento, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do seu artigo 8.º

#### CAPÍTULO V

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, que estabelece as regras relativas aos procedimentos aplicáveis aos planos de voo, na fase anterior ao voo, no céu único europeu.**

##### Artigo 6.º

###### **Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento, pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, do dever de elaborar e manter atualizados manuais de operações que contenham as instruções e informações necessárias para permitir que o seu pessoal responsável pelas operações aplique as disposições do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013, em violação do disposto na alínea *a*) do n.º 3 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

b) O incumprimento, pelos órgãos de controlo de tráfego aéreo, do dever de, durante a fase anterior ao voo, comunicar através do sistema integrado de processamento do plano de voo inicial (IFPS) quaisquer alterações necessárias dos elementos essenciais do plano de voo que tenham a ver com a rota ou com o nível de voo e que possam afetar a segurança do voo, relativamente aos planos de voo e às mensagens de atualização associadas que tenham recebido anteriormente do IFPS, bem como do dever de comunicar quaisquer outras alterações, em violação do disposto na primeira parte do n.º 7 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013;

c) O cancelamento de um plano de voo, por parte de um órgão de controlo de tráfego aéreo, na fase anterior ao voo, sem coordenação com o operador, em violação do disposto na segunda parte do n.º 7 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento do dever de assegurar a disponibilização, ao operador ou ao piloto que apresentou o plano de voo, das condições de aceitação desse mesmo plano e de quaisquer alterações necessárias dessas condições, conforme notificadas pelo IFPS, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013;

b) O incumprimento, pelo operador, do dever de assegurar que as condições de aceitação de um plano de voo e quaisquer alterações necessárias ao mesmo, conforme notificadas pelo IFPS ao originador, são incorporadas na operação de voo planeada e comunicadas ao piloto, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013;

c) O incumprimento, pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, no caso de não terem recebido previamente nenhum plano de voo do IFPS para um voo que entra no espaço aéreo pelo qual são responsáveis, do dever de comunicar, através do IFPS, no mínimo, a identificação da aeronave, o tipo de aeronave, o ponto de entrada na sua área de responsabilidade, a hora e o nível de voo nesse ponto, a rota e o aeródromo de destino desse voo, em violação do disposto no n.º 9 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013;

d) O incumprimento, pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, do dever de assegurar que o seu pessoal que participa no planeamento de voos está devidamente sensibilizado para as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013, e está convenientemente formado para o exercício das suas funções, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

e) O incumprimento, pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, do dever de assegurar que os manuais de operações mencionados na alínea a) do n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013, estão disponíveis e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada em termos de qualidade e de configuração da gestão da documentação, em violação do disposto na alínea b) do n.º 3 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

f) O incumprimento, pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, do dever de assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais estão de acordo com as disposições pertinentes previstas no Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013, em violação do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 5.º do mesmo Regulamento.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil leve, o incumprimento, pelo operador, do dever de assegurar, antes da realização do voo, que o conteúdo do plano de voo inicial reflete corretamente as intenções operacionais, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013.

## CAPÍTULO VI

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 633/2007, da Comissão, de 7 de junho de 2007, que estabelece requisitos para a aplicação de um protocolo de transferência de mensagens de voo utilizado para efeitos de notificação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo do tráfego aéreo.**

### Artigo 7.º

#### **Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 633/2007, da Comissão, de 7 de junho de 2007**

Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os sistemas mencionados na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 633/2007, da Comissão, de 7 de junho de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 283/2011, da Comissão, de 22 de março de 2011, observam o protocolo de transferência de mensagens de voo em conformidade com os requisitos de interoperabilidade previstos no

anexo I ao mesmo Regulamento, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 3.º do referido Regulamento;

b) A emissão, por parte dos fabricantes dos componentes dos sistemas mencionados no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 633/2007, da Comissão, de 7 de junho de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 283/2011, da Comissão, de 22 de março de 2011, da declaração CE de conformidade referida no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, sem apreciar previamente a conformidade desses componentes com as regras previstas no anexo II ao Regulamento (CE) n.º 633/2007, da Comissão, de 7 de junho de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 283/2011, da Comissão, de 22 de março de 2011, em violação do disposto no artigo 4.º deste mesmo Regulamento.

## CAPÍTULO VII

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008, que estabelece um sistema de garantia de segurança do *software* a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o anexo II ao Regulamento (CE) n.º 2096/2005.**

### Artigo 8.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008**

Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelos prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância ou pelas entidades prestadoras de serviços de gestão dos fluxos de tráfego aéreo e gestão do espaço aéreo, do dever de definir e pôr em prática um sistema de garantia de segurança do *software*, dedicado especificamente a questões relacionadas com o *software* da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo, incluindo todas as alterações operacionais em linha do *software*, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelos prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância ou pelas entidades prestadoras de serviços de gestão dos fluxos de tráfego aéreo e gestão do espaço aéreo, do dever de assegurar, no mínimo, que o seu sistema de garantia de segurança do *software* fornece provas e argumentos que demonstrem todos os aspetos referidos nas alíneas a) a e) do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

c) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelos prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância ou pelas entidades prestadoras de serviços de gestão dos fluxos de tráfego aéreo e gestão do espaço aéreo, do dever de disponibilizar à ANAC as

garantias requeridas, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

d) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelos prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância ou pelas entidades prestadoras de serviços de gestão dos fluxos de tráfego aéreo e gestão do espaço aéreo, do dever de assegurar, no mínimo, que o sistema de garantia de segurança de *software* cumpre os requisitos previstos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

e) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelos prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância ou pelas entidades prestadoras de serviços de gestão dos fluxos de tráfego aéreo e gestão do espaço aéreo, no caso de alterações do *software* ou de tipos específicos de *software*, do dever de assegurar que o sistema de garantia de segurança do *software* proporcione, por outros meios escolhidos e acordados com a ANAC, o mesmo nível de confiança que o nível de garantia eventualmente definido para o *software*, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 482/2008, da Comissão, de 30 de maio de 2008, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011.

## CAPÍTULO VIII

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu.**

### Artigo 9.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de garantir que os órgãos de serviços de tráfego aéreo (ATS) que prestam serviço no espaço aéreo referido no n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, dispõem de capacidade para prestar e para explorar os serviços de ligações de dados definidos no respetivo anexo II, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 3.º do mesmo Regulamento;

b) O incumprimento, pelos operadores, do dever de garantir que as aeronaves que operam os voos referidos no n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, dispõem de capacidade para utilizar os serviços de ligações de dados previstos no anexo II a partir de 5 de fevereiro de 2020, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 3.º do mesmo Regulamento,

salvo se a aeronave em questão se enquadrar em alguma das alíneas do n.º 3 do mesmo artigo;

c) A introdução de modificações aos sistemas existentes referidos no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, ou a introdução de novos sistemas, sem a realização prévia de uma avaliação da segurança, incluindo a identificação das situações de perigo e a avaliação e redução dos riscos, em violação do disposto no artigo 10.º do referido Regulamento;

d) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de elaborar e conservar manuais de operações, com as instruções e informações necessárias para que o pessoal competente possa dar cumprimento ao disposto no Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, em violação do disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 13.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo e pelos operadores que utilizam os serviços de tráfego aéreo suportados pelos serviços de ligações de dados previstos no anexo II ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, do dever de aplicar procedimentos normalizados comuns, de acordo com as disposições pertinentes da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aplicáveis nos domínios previstos nos n.ºs 1 a 6 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de garantir que os sistemas em terra referidos no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, e os seus componentes, servem de suporte às aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI especificadas nos n.ºs 2 e 3 do seu anexo III, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

c) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, no caso dos intercâmbios de dados entre as aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI previstas nos n.ºs 2 e 3 do anexo III ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, do dever de garantir que os sistemas em terra referidos na alínea c) do n.º 2 do artigo 1.º daquele Regulamento e os respetivos componentes estabelecem comunicações extremo-a-extremo de acordo com os requisitos previstos na parte A do seu anexo IV, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

d) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo que delegam em terceiros o fornecimento dos serviços de comunicação com as aeronaves para o intercâmbio de dados das aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI previstas nos n.ºs 2 e 3 do anexo III ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro

de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, do dever de garantir que esses serviços são prestados em conformidade e com os termos e condições de um acordo de nível de serviços que inclua, nomeadamente, o disposto nas alíneas a) a c) do n.º 3 do artigo 5.º daquele Regulamento, em violação do disposto neste último artigo;

e) O incumprimento, pelos operadores, do dever de garantir que os sistemas de bordo referidos na alínea c) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, e os seus componentes, instalados a bordo da aeronave, referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º do mesmo Regulamento, servem de suporte às aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI previstas nos n.ºs 2 e 3 do anexo III ao mesmo Regulamento, em violação do disposto no n.º 1 do seu artigo 6.º;

f) O incumprimento, pelos operadores, do dever de garantir que os sistemas de bordo referidos na alínea c) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, e os seus componentes, instalados a bordo da aeronave, referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º do mesmo Regulamento, estabelecem comunicações extremo-a-extremo em conformidade com os requisitos previstos na parte A do anexo IV daquele Regulamento, aplicáveis aos intercâmbios de dados das aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI especificadas nos n.ºs 2 e 3 do seu anexo III, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 6.º do mesmo Regulamento;

g) O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de garantir que os sistemas de bordo referidos na alínea c) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, e os seus componentes, instalados a bordo da aeronave, referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º do mesmo Regulamento, estabelecem comunicações ar-terra em conformidade com os requisitos previstos nas partes B ou C do anexo IV daquele Regulamento, aplicáveis aos intercâmbios de dados das aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI previstas nos n.ºs 2 e 3 do anexo III ao mesmo Regulamento, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 6.º do mencionado Regulamento;

h) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e demais entidades no que respeita às comunicações através de ligações de dados, do dever de garantir que os sistemas de terra referidos na alínea c) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, estabelecem comunicações ar-terra em conformidade com os requisitos previstos nas partes B ou C do anexo IV ao mesmo Regulamento, em violação do disposto no artigo 9.º do mencionado Regulamento;

i) A emissão, por parte dos fabricantes de componentes dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, ou por parte dos seus representantes autorizados, de uma declaração CE de conformidade ou adequação para utilização, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE)

n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, sem avaliar previamente a conformidade ou adequação para utilização desses componentes, de acordo com os requisitos previstos no anexo V ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, em violação do seu artigo 11.º;

j) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar ou tenham demonstrado que satisfazem as condições previstas no anexo VI ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, do dever de proceder à verificação dos sistemas referidos nas alíneas a) e c) do n.º 2 do artigo 1.º daquele Regulamento, em conformidade com os requisitos previstos na parte A do seu anexo VII, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

k) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que não possam demonstrar que satisfazem as condições previstas no anexo VI ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, do dever de subcontratar um organismo notificado para proceder à verificação dos sistemas mencionados nas alíneas a) e c) do n.º 2 do artigo 1.º, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 12.º, todos do referido Regulamento;

l) A execução, por parte de organismos notificados, de verificações dos sistemas mencionados nas alíneas a) e c) do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009 da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, em desconformidade com as regras previstas na parte B do anexo VII ao mesmo Regulamento, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

m) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de garantir que os intercâmbios de dados ar-terra das aplicações ar-terra definidas nas normas da OACI previstas nos n.ºs 2 e 3 do anexo III ao Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, são registados de acordo com as normas da OACI, especificadas nos n.ºs 6, 7 e 8 do mesmo anexo III, aplicáveis à função de registo em terra das comunicações através de ligações de dados, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 13.º do referido Regulamento;

n) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de assegurar que os manuais de operações estão disponíveis e são mantidos atualizados e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada em termos de qualidade e de formato documental, em violação do disposto na alínea b) do n.º 3 do artigo 13.º Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015;

o) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais satisfazem o disposto no Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão,

de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, em violação do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 13.º do referido Regulamento;

p) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de garantir que todo o pessoal competente está devidamente sensibilizado para as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, e que adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 13.º do referido Regulamento;

q) O incumprimento, pelos operadores, do dever de tomar as medidas necessárias para assegurar que o pessoal que opera o equipamento de ligações de dados está devidamente sensibilizado para o Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, que adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções e que as instruções de utilização do equipamento de ligações de dados estão, se possível, disponíveis na cabina de pilotagem, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 13.º do referido Regulamento.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

a) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de adotar as disposições adequadas para garantir que podem ser estabelecidos intercâmbios de dados com todas as aeronaves que voam no espaço aéreo sob a sua responsabilidade e que possam utilizar ligações de dados em conformidade com os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, tendo em conta as eventuais limitações de cobertura inerentes à tecnologia de comunicação utilizada, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 5.º do referido Regulamento;

b) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de controlar a qualidade dos serviços de comunicações e de verificar a sua conformidade com o nível de desempenho requerido no ambiente operacional sob sua responsabilidade, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015;

c) O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de adotar as disposições adequadas para garantir que pode ser estabelecido o intercâmbio de dados entre as suas aeronaves capazes de utilizar ligações de dados e todos os órgãos ATS que dispõem de capacidade de controlo dos voos que operam no espaço aéreo a que é feita referência no n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/310, da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, tendo em conta as eventuais limitações de cobertura inerentes à tecnologia de comunicação utilizada, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 6.º do referido Regulamento.

## CAPÍTULO IX

**Regime sancionatório do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, que estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o céu único europeu.**

## Artigo 10.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

*a)* A operação, por parte dos operadores de Modo S, de um interrogador Modo S elegível, que utilize um código de interrogador elegível, sem receber da ANAC uma atribuição de código de interrogador, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*b)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S que tencionam operar, ou que operam, um interrogador Modo S elegível, ao qual não tenha sido atribuído um código de interrogador, do dever de apresentar à ANAC um pedido de código de interrogador, de acordo com os requisitos previstos na parte A do anexo II ao Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

*c)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de elaborar e manter manuais de operações Modo S, que incluam as instruções e informações necessárias para que o pessoal encarregado da implementação das atribuições de códigos de interrogador possa aplicar as disposições do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, em violação do disposto na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

*a)* O incumprimento, por parte dos operadores de Modo S, do dever de garantir que os componentes eletrónicos da cabeça de radar dos seus interrogadores Modo S que utilizam um código de interrogador operacional podem funcionar nas condições referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*b)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de cumprir os elementos essenciais das atribuições dos códigos de interrogador que recebam, previstos na parte B do anexo II ao Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

*c)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de garantir que cada um dos seus interrogadores Modo S utiliza exclusivamente o código de interrogador que lhe foi atribuído, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*d)* A utilização, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, de dados dos interrogadores Modo S que operam sob a responsabilidade de um país terceiro, sem coordenação prévia relativa à atribuição dos códigos de interrogador, em

violação do disposto no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*e)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de implementar meios de monitorização para detetar conflitos de códigos de interrogador, causados por outros interrogadores Modo S que interferem com interrogadores Modo S elegíveis que eles operam mediante um código de interrogador operacional, em violação do disposto na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*f)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de velar por que a deteção do conflito de códigos de interrogador pelos meios de monitorização implementados seja feita atempadamente e numa zona de cobertura que satisfaça as suas exigências de segurança, em violação do disposto na alínea *b)* do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*g)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de definir e implementar, na medida do necessário, um modo de funcionamento de recurso para mitigar os possíveis perigos de conflito de códigos de interrogador com qualquer código operacional, em violação do disposto na alínea *c)* do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*h)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de velar por que o modo de funcionamento de recurso implementado não crie qualquer conflito de códigos de interrogador com outros interrogadores Modo S mencionados no plano de atribuição de códigos de interrogador, em violação do disposto na alínea *d)* do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*i)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de comunicar à ANAC qualquer conflito de interrogador detetado que envolva um interrogador Modo S elegível por eles operado com qualquer código de interrogador operacional, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*j)* O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de garantir que os potenciais perigos de conflito de códigos de interrogador que afetem os seus interrogadores Modo S sejam devidamente avaliados e mitigados, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

*k)* O incumprimento do dever de garantir que quaisquer alterações aos sistemas existentes e procedimentos associados referidos no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, ou a introdução de tais novos sistemas e procedimentos sejam precedidas de uma avaliação de segurança, que inclua a identificação dos perigos e a avaliação e mitigação dos riscos, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 9.º do mesmo Regulamento;

*l)* A emissão, por parte dos fabricantes de componentes, ou dos seus representantes autorizados, dos sistemas mencionados no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, de uma declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de

21 de outubro de 2009, sem avaliar previamente a conformidade ou adequação para utilização desses componentes, em conformidade com os requisitos previstos na parte A do anexo IV ao Regulamento (CE) n.º 262/2009, em violação do disposto no artigo 10.º do mesmo Regulamento;

m) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar, ou tenham demonstrado, preencher as condições previstas no anexo V ao Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, do dever de proceder à verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º do mesmo Regulamento, em conformidade com os requisitos previstos na parte A do seu anexo VI, em violação do disposto no n.º 1 do seu artigo 11.º;

n) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea que não demonstrem preencher as condições previstas no anexo V ao Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, do dever de subcontratar, a um organismo notificado, a verificação dos sistemas mencionados no n.º 2 do artigo 1.º do mesmo Regulamento, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do seu artigo 11.º;

o) O incumprimento, por parte de um organismo notificado, do dever de efetuar a verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, em conformidade com os requisitos previstos na parte B do anexo VI ao mesmo Regulamento, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do seu artigo 11.º;

p) O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de assegurar que o seu pessoal encarregado de implementar as atribuições de códigos de interrogador seja devidamente informado das disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, e convenientemente formado para o exercício das suas funções, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

q) O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de assegurar que os manuais das operações Modo S estejam acessíveis e sejam mantidos atualizados, e que a sua atualização e distribuição sejam objeto de uma gestão adequada da qualidade e da configuração da documentação, em violação do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

r) O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de garantir que os métodos de trabalho e os procedimentos necessários para a implementação das atribuições de códigos de interrogador cumpram as disposições pertinentes especificadas no Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009, em violação do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

a) O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de informar a ANAC, pelo menos, de seis em seis meses, das eventuais alterações ao plano de instalação ou ao estatuto operacional dos interrogadores Modo S elegíveis em relação a qualquer um dos elementos essenciais da atribuição de códigos de interrogador previstos na parte B do anexo II ao Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comis-

são, de 30 de março de 2009, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de avaliar o possível impacto, nos serviços de tráfego aéreo, dos conflitos de códigos de interrogador e a correspondente perda potencial de dados de vigilância dos alvos Modo S provenientes dos interrogadores Modo S afetados, tendo em conta os seus requisitos operacionais e a redundância existente, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009;

c) O incumprimento, pelos operadores de Modo S, do dever de disponibilizar aos outros operadores de Modo S, através do sistema de atribuição de códigos de interrogador, as informações correspondentes, já comunicadas à ANAC, relativas a qualquer conflito de interrogador detetado que envolva um interrogador Modo S elegível por eles operado com qualquer código de interrogador operacional, em violação do disposto na segunda parte do n.º 3 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 262/2009, da Comissão, de 30 de março de 2009.

## CAPÍTULO X

### **Regime sancionatório do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo.**

#### Artigo 11.º

##### **Norma de atribuição de competências à unidade local de gestão do fluxo de tráfego aéreo**

1 — Para efeitos do disposto no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, o Estado Português garante que a unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) cumpre as obrigações aí mencionadas através da unidade ATFM local, que deve assegurar o cumprimento, a nível nacional, dessas mesmas obrigações.

2 — Para efeitos do disposto no n.º 5 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, as unidades ATS devem facultar os dados aí mencionados e as respetivas atualizações dos mesmos, à unidade central ATFM, através da unidade ATFM local.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, o Estado Português garante que a unidade central ATFM cumpre o dever de comunicação aí mencionado, através da unidade ATFM local, que deve assegurar o cumprimento, a nível nacional, desse mesmo dever de comunicação.

4 — Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, o Estado Português garante que a unidade central ATFM estabelece e publica procedimentos ATFM de gestão de situações críticas, através da unidade ATFM local, que deve assegurar o cumprimento, a nível nacional, dessa mesma obrigação.

5 — Para efeitos do disposto na alínea a) do n.º 3, no n.º 4 e no n.º 6.º do artigo 11.º, bem como no artigo 12.º do Re-

gulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, o Estado Português garante que a unidade central ATFM cumpre as obrigações constantes dessas disposições, através da unidade ATFM local, que deve assegurar o cumprimento, a nível nacional, dessas mesmas obrigações.

#### Artigo 12.º

##### Derrogações à utilização de faixas horárias de partida ATFM

1 — Para efeitos do disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, compete à ANAC conceder as derrogações à utilização de uma faixa horária de partida ATFM, bem como definir os procedimentos inerentes à concessão de tais derrogações.

2 — Os procedimentos mencionados no número anterior devem ser publicados na publicação de informação aeronáutica nacional, em conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012.

#### Artigo 13.º

##### Contraordenações no âmbito do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

*a)* O incumprimento, pela unidade ATFM local, do dever de garantir às restantes partes referidas no n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, a disponibilização da função ATFM 24 horas por dia, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

*b)* O incumprimento, por parte da unidade ATS do aeroporto de partida, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, do dever de garantir que:

*i)* Se o voo está subordinado a uma faixa horária de partida ATFM, esta é incluída na autorização do controlo de tráfego aéreo;

*ii)* Os voos respeitam as faixas horárias de partida ATFM;

*iii)* Os voos que não respeitem a hora prevista de saída dos calços respetivos, tendo em conta a tolerância horária estabelecida, não recebam autorização de descolagem;

*iv)* Os voos cujo plano de voo tenha sido rejeitado ou suspenso não recebem autorização de descolagem.

*c)* O incumprimento, pela unidade ATFM local, do dever de estabelecer e publicar procedimentos ATFM de gestão de situações críticas, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento

(UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*d)* O incumprimento, pela unidade ATFM local, do dever de elaborar e manter um arquivo dos dados ATFM, mencionados no n.º 5 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, planos de voo, registos de exploração e dados contextuais pertinentes, em violação do disposto no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

*e)* O incumprimento, pela unidade ATFM local, do dever de realizar uma avaliação da segurança, que inclua a identificação dos perigos, bem como a avaliação e a diminuição dos riscos, antes da introdução de eventuais alterações significativas dos sistemas e procedimentos ATFM, incluindo a avaliação de um processo de gestão da segurança que trate de todo o ciclo de vida do sistema de gestão do tráfego aéreo, em violação do disposto no artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*f)* O incumprimento, pelas partes a que se referem as alíneas *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, *g)* e *h)* do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, responsáveis por funções ATFM, do dever de elaborar e manter manuais de operações que contenham as instruções e as informações necessárias para permitir que o seu pessoal de operações aplique as disposições do mesmo Regulamento, em violação do disposto na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 14.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

*a)* O planeamento, a coordenação e a execução das medidas de gestão do fluxo de tráfego aéreo, pelas partes a que se refere o n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em incumprimento das disposições da OACI previstas no anexo àquele Regulamento, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 3.º do mesmo Regulamento;

*b)* Não dar prioridade, no âmbito da atribuição de faixas horárias de partida ATFM, aos voos em função da sua ordem de entrada prevista no local em que a medida ATFM se aplicar, em violação do disposto no primeiro parágrafo do n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*c)* A introdução no plano de voo, pelos operadores de aeronaves, de informação de indicadores destinados a obter uma derrogação à utilização de uma faixa horária de partida ATFM, sem terem obtido previamente a correspondente derrogação, concedida pela ANAC, em violação do disposto no n.º 2 do artigo anterior;

*d)* O incumprimento, por parte da unidade ATFM local, dos deveres constantes das alíneas *a)*, *c)*, *d)*, *e)*, *f)* e *h)* do artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

e) O incumprimento, pelas unidades ATS, do dever de garantir que as medidas ATFM aplicadas aos aeroportos são coordenadas com a entidade gestora do aeroporto em causa, a fim de assegurar a eficiência do planeamento e utilização do aeroporto em benefício de todas as partes que participam nos processos ATFM, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

f) O incumprimento, pelas unidades ATS, do dever de facultar à unidade ATFM local os dados previstos no n.º 5 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e as suas ulteriores atualizações, em violação do disposto nesse mesmo n.º 5 do artigo 6.º;

g) O incumprimento, pelos operadores, do dever de incorporar na operação de voo prevista, e de comunicar ao piloto, todas as medidas ATFM pertinentes e as alterações destas, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

h) O incumprimento, pelos operadores, do dever de, antes do voo, prestar aos aeroportos de partida e de chegada as informações necessárias que permitam estabelecer uma correlação entre o código de identificação do voo constante do plano de voo e o código notificado para a faixa horária aeroportuária correspondente, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

i) O incumprimento, pela unidade ATFM local, do dever de comunicar aos coordenadores de faixas horárias aeroportuárias os casos de operação reiterada de serviços aéreos a horas significativamente diferentes das faixas horárias aeroportuárias atribuídas ou de utilização de faixas horárias de forma significativamente distinta da indicada no momento da atribuição, se tal prejudicar a ATFM, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

j) O incumprimento, por parte das unidades ATS e das entidades gestoras dos aeroportos, do dever de, na preparação para situações críticas, coordenar com os operadores afetados por tais situações a importância e o conteúdo dos procedimentos de emergência, incluindo eventuais alterações das regras de prioridade, em violação do disposto no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

k) O incumprimento, pelas unidades ATS, nos casos em que a taxa de cumprimento das faixas horárias de partida ATFM num aeroporto de partida for igual ou inferior a 80 % durante um ano, do dever de prestar informações pertinentes sobre o incumprimento das faixas horárias e sobre as medidas adotadas para garantir o respeito das faixas horárias de partida ATFM, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Re-

gulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

l) O incumprimento, pelas unidades ATS, do dever de prestar informações pertinentes sobre eventuais incumprimentos das faixas horárias de partida ATFM, em caso de rejeição ou suspensão de um plano de voo e sobre as medidas adotadas para garantir o seu cumprimento, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

m) A ausência de notificação à ANAC, por parte da unidade ATFM local, no caso de concessão de derrogações superiores a 0,6 % das partidas anuais, em violação do disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

n) O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de apresentar à unidade central ATFM, através da unidade ATFM local, um relatório sobre cada incumprimento de medidas ATFM, com indicação de pormenores sobre as circunstâncias que levaram à ausência de plano de voo ou a planos de voo múltiplos e as medidas adotadas para corrigir tal incumprimento, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

o) O incumprimento, pela unidade ATFM local, do dever de apresentar relatórios anuais indicativos da qualidade da ATFM, que incluam a informação prevista no n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto nesse mesmo n.º 1;

p) A conservação dos dados ATFM, pela unidade ATFM local, por período inferior a dois anos, em violação do disposto no segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

q) A unidade ATFM local não colocar à disposição da Comissão, dos Estados-Membros, das unidades ATS, dos operadores, dos coordenadores e dos operadores aeroportuários, os dados ATFM, em violação do disposto nos segundo e terceiro parágrafos do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

r) O incumprimento, pelas partes a que se referem as alíneas a), b), c), d), e), g) e h) do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, do dever de informar devidamente o seu pessoal, que participa nas atividades ATFM, sobre as disposições daquele Regulamento, em violação do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 14.º do mesmo Regulamento;

s) O incumprimento, pelas partes a que se referem as alíneas a), b), c), d), e), g) e h) do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, do dever de garantir que o seu pessoal, que participa nas atividades ATFM, é

devidamente formado e qualificado para desempenhar as suas funções, em violação do disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 14.º do mesmo Regulamento;

*t*) O incumprimento, pelas partes a que se referem as alíneas *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *g*) e *h*) do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, responsáveis por funções ATFM, do dever de garantir que os manuais de operações são coerentes, acessíveis e atualizados e que a sua atualização e distribuição estão subordinadas a uma gestão adequada da qualidade e da configuração da documentação, em violação do disposto na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 14.º do mesmo Regulamento;

*u*) O incumprimento, pelas partes a que se referem as alíneas *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *g*) e *h*) do n.º 3 do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, responsáveis por funções ATFM, do dever de garantir que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais cumprem o disposto no mesmo Regulamento, em violação do disposto na alínea *c*) do n.º 2 do artigo 14.º do mesmo Regulamento.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

*a*) Não estabelecer procedimentos coerentes de cooperação entre as partes que participam na função ATFM, as unidades ATS e as entidades que participam na gestão do espaço aéreo, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*b*) O incumprimento, por parte da unidade ATFM local, dos deveres constantes das alíneas *b*), *g*) e *i*) do artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*c*) A ausência de coordenação, por parte das unidades ATS, com a unidade central ATFM, através da unidade ATFM local, quando tiver de ser aplicada uma medida ATFM, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*d*) O incumprimento, por parte dos gabinetes de informação ATS, do dever de facilitar o intercâmbio de informações entre pilotos ou operadores e a unidade local ou a unidade central ATFM, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*e*) O incumprimento, pelas unidades ATS, do dever de notificar a unidade central ATFM, através da unidade ATFM local, de todas as ocorrências que possam afetar a capacidade de controlo do tráfego aéreo ou a procura de tráfego aéreo, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*f*) O incumprimento, pelo operador, do dever de providenciar a atualização ou o cancelamento do plano de voo,

nos casos em que o mesmo foi suspenso em conformidade com a alínea *h*) do artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 7.º do mesmo Regulamento;

*g*) O incumprimento, pelas entidades gestoras dos aeroportos, do dever de notificar a unidade central ATFM de todas as ocorrências que possam afetar a capacidade de controlo do tráfego aéreo ou a procura de tráfego aéreo, em violação do disposto no artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*h*) A recusa, por parte da unidade ATFM local, em facultar o plano de voo aprovado de um voo operado no aeroporto, antes que tal voo se realize, após pedido de um coordenador de faixas horárias aeroportuárias ou de uma entidade gestora de um aeroporto coordenado, em violação do disposto na primeira parte do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*i*) O incumprimento, por parte dos coordenadores de faixas horárias aeroportuárias ou das entidades gestoras de aeroportos coordenados, do dever de providenciar o acesso aos planos de voo aprovados, facultados pela unidade central ATFM ou pela unidade ATFM local, em violação do disposto na segunda parte do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*j*) A ausência de notificação ao operador, por parte da unidade ATFM local, em caso de incumprimento do disposto na alínea *g*) do artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010, da Comissão, de 25 de março de 2010, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 11.º do mesmo Regulamento.

## CAPÍTULO XI

**Regime sancionatório do Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010.**

### Artigo 14.º

#### Contraordenações no âmbito do Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

*a*) O incumprimento, pelo gestor nacional de frequências, do dever de notificar ao gestor da rede os casos de interferências radioelétricas que afetem a rede aérea europeia, em violação do disposto no n.º 4 da Parte A do anexo II ao Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, e 970/2014, da Comissão, de 12 de setembro de 2014;

b) O incumprimento, pelo gestor nacional de frequências, do dever de determinar a ou as frequências adequadas para satisfazer um pedido, caso verifique não existir impacto na rede, em violação do disposto no n.º 11 da parte A do anexo II ao Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, e 970/2014, da Comissão, de 12 de setembro de 2014;

c) O incumprimento, pelo gestor nacional de frequências, do dever de registar cada atribuição no registo central, mencionando as informações previstas no n.º 14 da parte A do anexo II ao Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, e 970/2014, da Comissão, de 12 de setembro de 2014;

d) O incumprimento, pelo gestor nacional de frequências, do dever de atribuir a ou as frequências adequadas previstas nos n.ºs 10 a 12 da parte A do anexo II ao Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, e 970/2014, da Comissão, de 12 de setembro de 2014, em violação do disposto no n.º 13 da parte A do mesmo anexo II.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

a) A atribuição de frequências, por parte do gestor nacional de frequências, sem incluir as condições de utilização, em violação do disposto no n.º 15 da parte A do anexo II ao Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, e 970/2014, da Comissão, de 12 de setembro de 2014;

b) O incumprimento, pelo gestor nacional de frequências, do dever de garantir que qualquer mudança, modificação ou libertação necessária de frequências se efetua dentro do prazo acordado e que o registo central é atualizado em conformidade, em violação do disposto no n.º 16 da parte A do anexo II ao Regulamento (UE) n.º 677/2011, da Comissão, de 7 de julho de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, e 970/2014, da Comissão, de 12 de setembro de 2014.

## CAPÍTULO XII

**Regime sancionatório do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, e do n.º 5 do anexo V-b ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008.**

### Artigo 15.º

#### Autoridade competente

1 — AANAC é a autoridade competente para efeitos do disposto no Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011.

2 — Para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, compete à ANAC decidir sobre a imposição de requisitos linguísticos locais, se tal for considerado necessário por razões de segurança.

### Artigo 16.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, e do n.º 5 do anexo V-b ao Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008.**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) A prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo, abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013, por quem não seja titular de uma licença emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 2.º deste mesmo Regulamento;

b) Empregar ou ter ao seu serviço pessoas que prestam serviços de controlo de tráfego aéreo, abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013, não sendo titulares de uma licença emitida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 2.º deste mesmo Regulamento;

c) O exercício da atividade titulada por uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo para além dos limites das qualificações ou dos averbamentos de qualificação nela constantes, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

d) O exercício da atividade titulada por uma licença de controlador de tráfego aéreo para além dos limites das qualificações ou dos averbamentos nela constantes, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

e) Empregar ou ter ao seu serviço pessoas que prestam serviços de controlo de tráfego aéreo, abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013, para além dos limites das qualificações ou dos averbamentos de qualificação constantes das suas licenças, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º ou do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

f) A prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo, pelo titular de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo, sem a supervisão de um instrutor responsável pela formação com tráfego real, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

g) Empregar ou ter ao seu serviço instruídos de controlo de tráfego aéreo, a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo, sem a supervisão de um instrutor responsável pela formação com tráfego real, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

h) A prestação de formação aos instruídos de controlo de tráfego aéreo e aos controladores de tráfego aéreo por organizações de formação não certificadas pela ANAC, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013, e do n.º 2 do artigo 18.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

i) A emissão de declarações ou de outros documentos falsos ou a falsificação de registos de formação ou de provas efetuadas por organizações de formação;

j) Prestar declarações falsas ou apresentar documentos falsos para a emissão, alteração, revalidação ou renovação das licenças, qualificações, averbamentos ou certificados das organizações de formação;

k) Falsificar, introduzir alterações ou aditamentos nas licenças, nas qualificações, nos averbamentos ou nos certificados das organizações de formação;

l) Prestar serviços de controlo de tráfego aéreo com a licença, as qualificações ou os averbamentos suspensos pela ANAC, ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 6.º, no âmbito das funções daquela autoridade competente, referidas na alínea b) do n.º 2 do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

m) Prestar serviços de controlo de tráfego aéreo após revogação da licença pela ANAC;

n) O exercício de funções de instrutor por quem não seja titular de um averbamento de instrutor, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

o) O incumprimento, pelas organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, do dever de permitir o acesso de pessoas autorizadas pela ANAC às suas instalações, para examinar os registos, dados e procedimentos relevantes, bem como qualquer outro material relevante para o exercício das funções daquela autoridade competente, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 18.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

p) A prestação de formação por parte de uma organização de formação de controladores de tráfego aéreo, após a revogação do certificado pela ANAC, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 28.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

q) O incumprimento, pelo prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo, do dever de aplicar e manter um sistema de gestão baseado na avaliação dos riscos, em violação do disposto na subalínea iii) da alínea a) do

n.º 5 do anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013;

r) A inexistência, no âmbito da atividade do prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo, de um plano de contingência que abranja as situações de emergência e anormais, suscetíveis de ocorrer no âmbito da prestação de serviços, em violação do disposto na subalínea vi) da alínea a) do n.º 5 do anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013;

s) O incumprimento, pelo prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo, do dever de elaborar e manter um programa de segurança operacional (*safety*) e de prevenção de acidentes e incidentes, incluindo um programa de notificação e de análise de ocorrências, em violação do disposto na subalínea vii) da alínea a) do n.º 5 do anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013;

t) A inexistência, no âmbito do prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo, de um sistema de escalas de serviço para gerir a prevenção da fadiga do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo, em violação do disposto na subalínea i) da alínea b) do n.º 5 do anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) A prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo por titulares de licenças cujas qualificações ou averbamentos hajam caducado por decurso do respetivo prazo de validade, em violação do disposto no artigo 7.º e no n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

b) O incumprimento, por parte do prestador de serviços de navegação aérea, do dever de avaliar as competências dos seus controladores de tráfego aéreo, em violação do disposto na alínea b) do n.º 3 do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

c) O incumprimento, pelo prestador de serviços de navegação aérea, do dever de manter registos das horas de trabalho efetivo nos setores, grupos de setores ou posições de trabalho de cada titular de licença que trabalhe no órgão de controlo operacional, bem como a recusa em fornecer esses dados à ANAC e aos titulares de licença que o so-

licitem, em violação do disposto no último parágrafo do n.º 3 do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*d)* O exercício de funções de instrutor com o respetivo averbamento caducado, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*e)* A violação, por parte das organizações de formação, do dever de manter em funcionamento um sistema de gestão em conformidade com as alíneas *a)* e *d)* do artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*f)* O incumprimento, por parte das organizações de formação, do dever de manter claramente definidas as linhas de responsabilidade pela segurança operacional em toda a organização de formação homologada, incluindo uma responsabilidade direta pela segurança operacional por parte da direção, em violação do disposto na alínea *b)* do artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*g)* A inexistência, no âmbito da organização de formação, de um sistema de registo, em violação do disposto na alínea *e)* do artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*h)* Ministrar cursos de formação não homologados pelo ANAC, bem como aplicar planos de formação operacional no órgão de controlo e planos de competências do órgão de controlo sem homologação da ANAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 20.º e na alínea *d)* do n.º 2 do artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*i)* O exercício de funções de examinador ou avaliador de competências para a formação operacional no órgão de controlo sem aprovação prévia da ANAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 24.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*j)* A prestação de formação, por parte de uma organização de formação de controladores de tráfego aéreo, com o certificado suspenso pela ANAC, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 28.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*k)* A prestação de formação por parte de uma organização de formação de controladores de tráfego aéreo com o certificado caducado, por decurso do prazo de validade definido pela ANAC e constante do respetivo certificado;

*l)* O incumprimento, por parte do prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo, do dever de celebrar acordos formais com todos os outros intervenientes na prestação do serviço, a fim de garantir a conformidade com os requisitos essenciais, em violação do disposto na subalínea *v)* da alínea *a)* do n.º 5 do anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013;

*m)* A inexistência, no âmbito do prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo, de programas de formação e de prevenção destinados a gerir a prevenção do stress do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo, em violação do disposto na subalínea *ii)* da alínea *b)* do n.º 5 do anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009,

da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

*a)* A existência, no âmbito da organização de formação, de um sistema de registo que não permita armazenar adequadamente e rastrear de forma fiável as atividades de formação, em violação do disposto na alínea *e)* do artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*b)* O incumprimento, por parte das organizações de formação, do dever de comunicar à ANAC o método utilizado para definir detalhadamente o conteúdo, a organização e a duração dos cursos de formação e, se for caso disso, dos planos de formação operacional no órgão de controlo e dos planos de competências do órgão de controlo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*c)* O incumprimento, por parte das organizações de formação, do dever de comunicar à ANAC o modo como os exames ou avaliações são organizados, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*d)* O incumprimento, por parte das organizações de formação, do dever de comunicar pormenorizadamente à ANAC as qualificações dos examinadores e avaliadores, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011;

*e)* O exercício de funções de examinador ou avaliador de competências, para a formação operacional no órgão de controlo, com a aprovação caducada por decurso do respetivo prazo de validade, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 24.º do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011.

## CAPÍTULO XIII

### **Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011, relativo à supervisão da segurança nos serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010.**

#### Artigo 17.º

##### **Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

*a)* O incumprimento das diretivas de segurança emitidas pela ANAC, em violação do disposto no artigo 13.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

*b)* O incumprimento, por parte da organização auditada, do dever de determinar as ações corretivas consideradas

necessárias para corrigir uma não-conformidade e o prazo para a sua aplicação, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

c) Iniciar a implementação de ações corretivas não aceites pela ANAC, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

d) Não implementar as ações corretivas aceites pela ANAC, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) A implementação das ações corretivas para além do prazo aceite pela ANAC, em violação do disposto na segunda parte do n.º 4 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

b) A utilização de procedimentos não aceites pela ANAC, no âmbito da decisão da introdução, ou não, nos sistemas funcionais das organizações, de uma alteração relacionada com a segurança, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011;

c) A introdução prática de alterações aos sistemas funcionais que são objeto de avaliação, sem aceitação prévia da ANAC, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil leve, o incumprimento, por parte das organizações, do dever de comunicar à ANAC todas as alterações previstas em matéria de segurança, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011.

#### CAPÍTULO XIV

**Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 482/2008 e n.º 691/2010.**

##### Artigo 18.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil muito grave, a recusa em fornecer à ANAC, a pedido desta, todos os elementos necessários para demonstrar o cumprimento dos requisitos comuns aplicáveis, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011, alterado pelos Regulamentos

de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 448/2014, da Comissão, de 2 de maio de 2014.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil grave, o incumprimento, por parte de uma organização certificada, do dever de notificar a ANAC de quaisquer alterações previstas na sua prestação de serviços de navegação aérea que possam afetar o cumprimento dos requisitos comuns aplicáveis ou, se for caso disso, as condições associadas ao certificado, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, da Comissão, de 17 de outubro de 2011, alterado pelos Regulamentos de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 448/2014 da Comissão, de 2 de maio de 2014.

#### CAPÍTULO XV

**Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu.**

##### Artigo 19.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de garantir que, o mais tardar em 2 de janeiro de 2020, a cadeia de vigilância cooperativa dispõe da capacidade necessária para lhes permitir estabelecer a identificação individual das aeronaves utilizando a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011;

b) A introdução de alterações aos sistemas existentes referidos nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, ou a introdução de novos sistemas, sem a realização prévia de uma avaliação da segurança, incluindo a identificação de perigos e a avaliação e mitigação dos riscos, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

c) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de elaborar e conservar manuais de operações com as instruções e informações necessárias para que o pessoal competente possa dar cumprimento ao disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, em violação do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 8.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) A violação, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que estabelecem a identificação individual de

aeronaves utilizando a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente, do dever de garantir o cumprimento dos requisitos previstos no anexo II ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, previsto no n.º 3 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

b) A violação, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que estabelecem a identificação individual de aeronaves utilizando códigos discretos SSR fora do espaço aéreo previsto no anexo I ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, do dever de garantir o cumprimento dos requisitos previstos no anexo III àquele Regulamento, previsto no n.º 4 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

c) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de garantir que os sistemas a que se referem as alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, são implantados, na medida do necessário, de modo a apoiar o cumprimento dos requisitos previstos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 4.º daquele Regulamento, em violação do disposto na alínea a) do n.º 5 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

d) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de garantir que os sistemas ou procedimentos a que se referem as alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, são implantados, na medida do necessário, para informar os controladores dos casos de duplicação não intencional na atribuição de códigos SSR, em violação do disposto na alínea b) do n.º 5 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

e) A realização das avaliações de segurança mencionadas no artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, sem ter em conta, no mínimo, os requisitos previstos no anexo IV àquele Regulamento, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

f) A emissão, por parte dos fabricantes de componentes para os sistemas mencionados no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, de uma declaração CE de conformidade ou adequação para utilização, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, sem avaliar previamente a conformidade ou adequação para utilização desses componentes de acordo com os requisitos previstos no anexo V daquele Regulamento de Execução, em violação do disposto no artigo 6.º do referido Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011;

g) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar ou tenham demonstrado que satisfazem as condições previstas no anexo VI ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, do dever de proceder à verificação dos sistemas identificados nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º de acordo com os requisitos previstos na parte A do anexo VII àquele Regulamento, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do mesmo Regulamento;

h) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea que não possam demonstrar que satisfazem as condições previstas no anexo VI ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, do dever de subcontratar um organismo notificado para proceder à verificação dos sistemas identificados nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º daquele Regulamento, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 7.º do mesmo Regulamento;

i) A execução, por parte de organismos notificados, de verificações dos sistemas identificados nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, em desconformidade com os requisitos previstos na parte B do anexo VII àquele Regulamento, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 7.º do mesmo Regulamento;

j) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os manuais de operações estão acessíveis e são atualizados e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada a nível de qualidade e de configuração da documentação, em violação do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011;

k) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais estão em conformidade com o disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, em violação do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 8.º do mesmo Regulamento;

l) O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de adotar as medidas necessárias para garantir que o pessoal que opera e efetua a manutenção do equipamento de vigilância se encontra devidamente informado sobre as disposições pertinentes do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções e que as instruções de utilização do equipamento estão disponíveis na cabina de pilotagem, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do mesmo Regulamento;

m) O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de adotar as medidas necessárias para garantir o fornecimento, na aeronave, da funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente, sempre que necessário do ponto de vista operacional, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011;

n) O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de garantir que o estabelecimento da funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente, referido no n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, cumpre o disposto no ponto 7, «Identificação da aeronave», do plano de voo previsto no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 929/2010, da Comissão, de 18 de outubro de 2010, e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, e 428/2013, da Comissão, de 8 de maio de 2013, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 9.º do referido Regulamento de Execução;

o) O incumprimento, por parte dos operadores que dispõem de capacidade para alterar em voo a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente, referida no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, do dever de garantir que essa funcionalidade de identificação de aeronaves não é alterada durante o voo, salvo a pedido do prestador de serviços de navegação aérea, em violação do disposto no n.º 4 do mesmo artigo 9.º do mesmo Regulamento.

## CAPÍTULO XVI

### **Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu.**

#### Artigo 20.º

##### **Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de garantir a continuidade das operações no espaço aéreo sob a sua responsabilidade e na fronteira com os espaços aéreos adjacentes aplicando os requisitos mínimos de separação adequada entre as aeronaves, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar a implantação dos sistemas a que se referem as alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, de modo a cumprir os requisitos mínimos de separação, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

c) O incumprimento, por parte de um prestador de serviços de navegação aérea que identifique uma aeronave cuja aviónica apresente uma anomalia funcional, do dever de informar o operador do voo do desvio registado em relação aos requisitos de desempenho, em violação do disposto na primeira parte do n.º 4 do artigo 4.º Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

d) O incumprimento, por parte do operador, do dever de investigar a anomalia funcional reportada pelo prestador de serviços de navegação aérea, antes de iniciar o voo seguinte e de efetuar as correções necessárias de acordo com os procedimentos normais de manutenção e reparação de aeronaves e da sua aviónica, em violação do disposto na segunda parte do n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento

de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

e) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar a realização de uma inspeção, no mínimo de dois em dois anos, e sempre que seja detetada uma anomalia numa aeronave específica, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

f) O incumprimento, pelo operador, caso o fornecimento dos elementos de dados não se processe de forma correta, do dever de investigar o assunto antes de iniciar o voo seguinte, e de efetuar as correções necessárias de acordo com os procedimentos normais de manutenção e reparação de aeronaves e da sua aviónica, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

g) O incumprimento, pelos operadores, do dever de realizar as avaliações de segurança de todos os sistemas existentes referidos nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, até 5 de fevereiro de 2015, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do mesmo Regulamento;

h) A introdução de alterações aos sistemas existentes referidos nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, ou a introdução de novos sistemas, sem a realização prévia de uma avaliação da segurança, incluindo a identificação de perigos e a avaliação e mitigação dos riscos, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 9.º do mesmo Regulamento;

i) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de elaborar e conservar manuais de operações com as instruções e informações necessárias para que o pessoal competente possa dar cumprimento ao disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, em violação do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os dados fornecidos pela cadeia de vigilância cumprem os requisitos de desempenho previstos no anexo I ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, desde que as funções dos componentes de bordo utilizados satisfaçam os requisitos previstos no anexo II àquele Regulamento, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

b) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que todos os dados de vigilância transferidos dos seus sistemas para outros prestadores de serviços de navegação aérea cumprem os requisitos previstos no anexo III ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

c) Não estabelecimento de acordos formais, entre os prestadores de serviços de navegação aérea, em conformidade com os requisitos previstos no anexo IV ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, para o intercâmbio de dados de vigilância dos seus sistemas, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

d) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar que as aeronaves mencionadas na alínea a) do n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário com as capacidades previstas na parte A do anexo II ao mesmo Regulamento;

e) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar que as aeronaves mencionadas na alínea b) do n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades previstas na parte A do anexo II daquele Regulamento, dispõem das capacidades previstas na parte B deste mesmo anexo;

f) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar que as aeronaves mencionadas na alínea c) do n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades previstas na parte A do anexo II daquele Regulamento, dispõem das capacidades previstas na parte C deste mesmo anexo;

g) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar, até 7 de dezembro de 2017, que as aeronaves mencionadas na alínea a) do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário com as capacidades previstas na parte A do anexo II ao mesmo Regulamento;

h) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar, até 7 de junho de 2020, que as aeronaves mencionadas na alínea b) do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades

previstas na parte A do anexo II ao mesmo Regulamento, dispõem das capacidades previstas na parte B deste mesmo anexo;

i) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar, até 7 de junho de 2020, que as aeronaves mencionadas na alínea c) do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades previstas na parte A do anexo II ao mesmo Regulamento, dispõem das capacidades previstas na parte C deste mesmo anexo;

j) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar que as aeronaves mencionadas no n.º 6 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, operam com diversidade de antena, em conformidade com o n.º 3.1.2.10.4 do volume IV do anexo 10 à Convenção de Chicago;

k) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de avaliar o nível de desempenho da cadeia de vigilância terrestre antes da sua colocação em serviço, assim como de forma periódica durante o serviço, em conformidade com os requisitos previstos no anexo V ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do mesmo Regulamento;

l) Efetuar as avaliações da segurança referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, sem ter em conta, no mínimo, os requisitos previstos no anexo VI àquele Regulamento, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 9.º do mesmo Regulamento;

m) A emissão de uma declaração CE de conformidade ou adequação para a utilização, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, por parte dos fabricantes de componentes para os sistemas mencionados no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, sem avaliar previamente a conformidade ou adequação para utilização desses componentes de acordo com os requisitos previstos no anexo VII àquele Regulamento de Execução, em violação do disposto no primeiro parágrafo do artigo 10.º do mesmo Regulamento de Execução;

n) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar ou tenham demonstrado satisfazer as condições previstas no anexo VIII ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, do dever de proceder à verificação dos sistemas identificados nas alíneas b), c) e d)

do n.º 1 do artigo 2.º daquele Regulamento, de acordo com os requisitos previstos na parte A do seu anexo IX, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 11.º do mesmo Regulamento;

o) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea que não possam demonstrar que satisfazem as condições previstas no anexo VIII ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, do dever de subcontratar a verificação dos sistemas identificados nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º daquele Regulamento, a um organismo notificado, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 11.º do mesmo Regulamento;

p) O incumprimento, por parte de um organismo notificado, do dever de efetuar a verificação dos sistemas identificados nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, de acordo com os requisitos previstos na parte B do anexo IX àquele Regulamento, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 11.º do mesmo Regulamento;

q) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os manuais de operações estão acessíveis e são atualizados, e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada da qualidade e da configuração da documentação, em violação do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

r) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais estão em conformidade com o disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, em violação do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

s) O incumprimento, pelos operadores, do dever de adotar as medidas necessárias para assegurar que o pessoal que opera e efetua a manutenção do equipamento de vigilância se encontra devidamente informado sobre as disposições pertinentes do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, que adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções e que as instruções de utilização do equipamento estão disponíveis na cabina de pilotagem, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 12.º do mesmo Regulamento.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

a) O estabelecimento de acordos formais, entre os prestadores de serviços de navegação aérea, em desconformidade com os requisitos previstos no anexo IV ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão,

de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, em violação do disposto na parte final do n.º 2 do artigo 5.º do mesmo Regulamento;

b) O incumprimento, pelos operadores, do dever de assegurar que os *transponders* de Modo S instalados a bordo das aeronaves por eles operadas funcionam com um endereço OACI de 24 bits, correspondente à matrícula atribuída pelo Estado onde a aeronave se encontra registada, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014;

c) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de comunicar anualmente à ANAC os seus planos para a manobra das aeronaves de Estado não equipadas de acordo com o disposto nos n.ºs 1 ou 2 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, da Comissão, de 22 de novembro de 2011, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, em violação do disposto no n.º 7 do artigo 8.º do mesmo Regulamento.

## CAPÍTULO XVII

**Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010.**

### Artigo 21.º

#### Autoridade competente

1 — A ANAC é a autoridade competente para efeitos do disposto no n.º 55 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012.

2 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 2.1. e 2.2. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, a autorização para a operação de balões livres não tripulados é emitida pela ANAC.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 2.4. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, a ANAC pode, através de regulamentação complementar, especificar condições adicionais de utilização e operação dos balões livres não tripulados.

### Artigo 22.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010.**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei

n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

a) O início de um voo, por parte de um piloto comandante, sem previamente tomar conhecimento de todas as informações disponíveis adequadas para a operação prevista, que incluem, no caso de voos realizados longe da vizinhança de um aeródromo e dos voos IFR, a análise criteriosa dos boletins e previsões meteorológicas atualizadas, tendo em conta as necessidades de combustível e soluções alternativas caso o voo não possa ser concluído de acordo com o plano inicial, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.2010 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

b) A operação negligente ou imprudente de uma aeronave, por parte do piloto, de modo que possa pôr em perigo vidas humanas ou bens de terceiros, em violação do disposto na norma SERA.3101 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

c) O lançamento de objetos ou pulverizações das aeronaves, exceto quando enquadradas no âmbito do regime jurídico do trabalho aéreo ou tratando-se de alijamento de cargas em situação de emergência, em violação do disposto na alínea a) da norma SERA.3115 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

d) A realização de voos acrobáticos, em violação do disposto na norma SERA.3130 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

e) A realização de voos em formação, em violação do disposto na norma SERA.3135 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

f) A realização de voos em zonas proibidas ou restritas, em violação do disposto na norma SERA.3145 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

g) O incumprimento, no âmbito da operação de balões livres não tripulados, do dever de operar os mesmos de forma a minimizar os riscos para as pessoas, a propriedade e outras aeronaves, de acordo com o previsto no apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto na norma SERA.3140 do anexo ao mesmo Regulamento;

h) A operação de balões livres não tripulados sem autorização da ANAC, em violação do disposto no n.º 2.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

i) A operação de balões livres não tripulados, lançados no território de outros Estados, em território e espaço aéreo nacional sem autorização da ANAC, em violação do disposto no n.º 2.2. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

j) A operação de balões livres não tripulados de forma a que o impacto do balão ou de uma das suas partes, incluindo a sua carga útil, na superfície terrestre, crie riscos para pessoas e bens, em violação do disposto no n.º 2.5 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

k) A operação de balões livres não tripulados pesados em violação do disposto no n.º 3.4 do apêndice 2 do anexo

ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O lançamento de objetos ou pulverizações das aeronaves em desconformidade com as indicações de informação, recomendação e ou autorização pertinente do órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.3115 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

b) O reboque de aeronaves ou de outros objetos em desconformidade com as indicações de informação, recomendação e ou autorização pertinente do órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.3120 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

c) As descidas em paraquedas efetuadas em violação do disposto na norma SERA.3125 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

d) A operação de uma aeronave em proximidade excessiva de outra, criando risco de colisão, em violação do disposto na norma SERA.3205 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

e) O incumprimento, por parte do piloto de uma aeronave, do dever de cedência de passagem a outra aeronave cuja capacidade de manobra esteja comprometida, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.3210 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

f) O incumprimento das regras de prevenção de colisões em casos de aproximação de frente, em violação do disposto no n.º 1) da alínea c) da norma SERA.3210 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

g) O incumprimento das regras de prevenção de colisões em casos de rotas convergentes, em violação do disposto no n.º 2) da alínea c) da norma SERA.3210 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

h) A violação das regras de ultrapassagem previstas no n.º 3) da alínea c) da norma SERA.3210 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

i) A violação das regras de cedência de passagem previstas nos n.ºs 4) e 5) da alínea c) da norma SERA.3210 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

j) A violação das regras relativas ao movimento de aeronaves, pessoas e veículos no solo, previstas na alínea d) da norma SERA.3210 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

k) O incumprimento do dever de ostentação das luzes anticolidão nas aeronaves em voo durante a noite, em violação do disposto no n.º 1) da alínea a) da norma SERA.3215 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

l) A realização de voos em condições de voo por instrumentos simulado, em violação do disposto na norma SERA.3220 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

m) A violação das regras relativas às operações na água, previstas na norma SERA.3230 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

n) O desempenho de funções de sinaleiro, em violação do disposto na alínea d) da norma SERA.3301 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

o) A violação do dever de apresentação de um plano de voo, nas situações e condições previstas na alínea b) da norma SERA.4001 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

p) A operação de aeronaves em voo VFR, em condições de visibilidade e distância às nuvens inferiores às previstas no quadro S5-1 constante da norma SERA.5001 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto na alínea a) da norma SERA.5005 do mesmo Regulamento;

q) A descolagem ou a aterragem num aeródromo situado numa zona de controlo, bem como a entrada numa zona de tráfego ou circuito de tráfego de um aeródromo, por parte de aeronaves que efetuam voos VFR, se as condições meteorológicas nesse aeródromo forem inferiores aos mínimos previstos nos n.ºs 1) e 2) da alínea b) da norma SERA.5005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, com exceção das situações em que tais aeronaves têm autorização para o efeito dos serviços de controlo de tráfego aéreo;

r) A realização de voos VFR durante a noite, em violação do disposto na alínea c) da norma SERA.5005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

s) A realização de voos VFR acima do nível de voo 195 ou a velocidades transónicas e supersónicas, em violação do disposto na alínea d) da norma SERA.5005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, salvo se existir autorização da ANAC para o efeito, em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 730/2006, da Comissão, de 11 de maio de 2006;

t) A operação de uma aeronave como voo VFR, por parte do piloto, sobre zonas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou concentrações de pessoas ao ar livre, bem como noutros locais, abaixo das alturas definidas nos n.ºs 1) e 2) da alínea f) da norma SERA.5005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto nesta mesma alínea;

u) O incumprimento dos voos VFR, quando são operados no espaço aéreo das classes B, C e D, quando fazem parte do tráfego de aeródromo nos aeródromos controlados ou quando são operados como voos VFR especiais, do disposto na secção 8 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto na alínea h) da norma SERA.5005 do mesmo anexo;

v) A aterragem de uma aeronave, por parte do piloto, em local proibido e sinalizado com o sinal que consta da figura A1-2 do n.º 3.2.1.1 do apêndice 1 do anexo ao Re-

gulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

w) A realização de voos VFR especiais no interior de uma zona de controlo sem autorização prévia dos serviços ATC, em violação do disposto na norma SERA.5010 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

x) A operação de uma aeronave como voo IFR, por parte do piloto, a níveis inferiores aos estabelecidos pelo Estado cujo território é sobrevoado ou, caso não tenha sido estabelecida qualquer altitude mínima de voo, a operação de tais aeronaves sobre terreno elevado ou áreas montanhosas, ou sobre outros locais, abaixo dos níveis mínimos previstos nos n.ºs 1) e 2) da alínea b) da norma SERA.5015 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

y) O incumprimento, no caso dos voos IFR operados no espaço aéreo controlado, do disposto na secção 8 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, em violação do disposto na alínea a) da norma SERA.5020 do mesmo anexo;

z) O incumprimento, por parte dos operadores das aeronaves, do dever de assegurar que todos os voos realizados no espaço aéreo designado como zona de equipamento *transponder* obrigatório dispõem e utilizam *transponders* SSR com capacidade para funcionar nos modos A e C ou no modo S, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.6005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

aa) O incumprimento, por parte do piloto-comandante de uma aeronave civil, no caso de interceção, do disposto nas alíneas b), c) e d) da norma SERA.11015 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

bb) O incumprimento, por parte do piloto-comandante, do dever de comunicar as observações especiais de aeronave, bem como outras observações de aeronaves não de rotina, em violação do disposto nas normas SERA.12005 e SERA.12010 e na alínea a) da norma SERA.12015 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

cc) O incumprimento, pelo piloto-comandante, do dever de transmitir as observações das aeronaves sob a forma de reportes em voo e de cumprir as especificações técnicas do apêndice 5, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.12015 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

dd) O incumprimento, pelas unidades ATS, do dever de transmissão dos reportes de voo especiais e não de rotina, transmitidos pelas aeronaves, às outras aeronaves interessadas, ao centro de observação meteorológica aeronáutica associado e aos outros órgãos dos serviços de tráfego aéreo interessados, em violação do disposto na alínea a) da norma SERA.12020 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

ee) A operação de balões livres não tripulados no alto mar sem coordenação prévia com o ou os prestadores de serviços de navegação aérea, em violação do disposto no n.º 2.6 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

ff) A operação, sem autorização prévia do ou dos prestadores de serviços de navegação aérea, de balões livres

não tripulados pesados a ou através de um nível inferior à altitude-pressão de 18.000 m (60.000 pés) em que haja céu com nuvens ou fenómenos de obscurecimento com mais de quatro octas de cobertura ou a visibilidade horizontal seja inferior a 8 km, em violação do disposto no n.º 3.1 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

gg) O lançamento de balões livres não tripulados, médios ou pesados, de tal forma que voem a altitudes inferiores a 300 m (1.000 pés) sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou concentrações de pessoas ao ar livre não associadas à operação, em violação do disposto no n.º 3.2 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

hh) A operação de balões livres não tripulados pesados em violação do disposto no n.º 3.3 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

ii) A operação de balões livres não tripulados pesados em violação do disposto nos n.ºs 3.6 e 3.7 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

jj) O incumprimento do dever de acionamento dos dispositivos adequados de interrupção de voo dos balões livres não tripulados pesados, em violação do disposto no n.º 4.1 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

kk) O incumprimento do dever de notificação pré-voos ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, relativamente aos voos previstos de balões livres não tripulados médios ou pesados, em violação do disposto no n.º 5.1.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

ll) O incumprimento do dever de notificação do lançamento de um balão livre não tripulado médio ou pesado, em violação do disposto no n.º 5.2.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

mm) O incumprimento, por parte dos operadores de balões livres não tripulados pesados que operam a uma altitude-pressão inferior ou igual a 18.000 m (60.000 pés), do dever de controlar a respetiva trajetória de voo e de transmitir os reportes de posição requeridos pelos serviços de tráfego aéreo, em violação do disposto na primeira parte do n.º 6.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

nn) O incumprimento, por parte dos operadores de balões livres não tripulados pesados que voam a uma altitude-pressão superior a 18.000 m (60.000 pés), do dever de controlar a respetiva progressão do voo e de transmitir os reportes de posição requeridos pelos serviços de tráfego aéreo, em violação do disposto na primeira parte do n.º 6.2. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

oo) O incumprimento do dever de notificação imediata, previsto no n.º 6.3. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

a) A violação das normas relativas às luzes regulamentares das aeronaves, previstas na norma SERA.3215 do

anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, com exceção do disposto no n.º 1) da alínea a) da mesma norma;

b) O incumprimento, por parte do piloto de uma aeronave, com exceção dos balões, que opere num aeródromo ou na sua vizinhança, do dever de dar as voltas para a esquerda nas aproximações para aterragem ou após a descolagem, em violação do disposto na alínea c) da norma SERA.3225 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

c) O incumprimento, por parte do piloto de uma aeronave que opere num aeródromo ou na sua vizinhança, do dever de aterrizar e descolar face ao vento, a menos que motivos de segurança, de configuração da pista ou condicionalismos de tráfego aéreo determinem que é preferível uma direção diferente, em violação do disposto na alínea d) da norma SERA.3225 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

d) A atuação, por parte de um piloto de uma aeronave, ao avistar ou receber qualquer dos sinais previstos no apêndice 1 ao anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, de forma diferente à interpretação do sinal dada naquele apêndice, em violação do disposto na alínea a) da norma SERA.3301 do anexo ao mesmo Regulamento, com exceção da violação à interpretação do sinal que consta da figura A1-2 do n.º 3.2.1.1 do mesmo apêndice 1;

e) A utilização dos sinais previstos no apêndice 1 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, para fim diferente daquele a que se destinam, bem como a utilização de outros sinais que com eles possam ser confundidos, em violação do disposto na alínea b) da norma SERA.3301 do anexo ao mesmo Regulamento;

f) A não utilização, por parte do sinalizador, do colete refletor distintivo com identificação, em violação do disposto na alínea e) da norma SERA.3301 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

g) A não utilização, durante o dia, por parte de todo o pessoal de terra que desempenha funções de sinalização, de barras, raquetas ou luvas refletoras à luz do dia, em violação do disposto na primeira parte da alínea f) da norma SERA.3301 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

h) A não utilização, durante a noite ou em situações de baixa visibilidade, por parte de todo o pessoal de terra que desempenha funções de sinalização, de barras iluminadas, em violação do disposto na segunda parte da alínea f) da norma SERA.3301 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

i) O incumprimento, por parte do prestador de serviços de tráfego aéreo, do dever de fornecer aos pilotos a hora exata, salvo se forem adotadas medidas para que o piloto possa obter a hora exata através de outras fontes, em violação do disposto na alínea d) da norma SERA.3401 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

j) O incumprimento do tempo mínimo de antecedência relativo ao dever de apresentação de plano de voo, relativo a aeronave que deva atravessar fronteiras internacionais ou que beneficie de serviços de controlo de tráfego aéreo ou de serviços consultivos de tráfego aéreo, em violação

do disposto na alínea *d*) da norma SERA.4001 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*k*) O incumprimento do dever de comunicar, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, todas as alterações a um plano de voo apresentado para um voo IFR ou para um voo VFR operado como voo controlado, incluindo as alterações relativas à autonomia de combustível ou ao número total de pessoas transportadas a bordo no momento da partida, em violação do disposto na norma SERA.4015 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*l*) O incumprimento das regras relativas ao encerramento de um plano de voo, em violação do disposto na norma SERA.4020 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*m*) O incumprimento, no caso de voos VFR operados em áreas ou com destino a áreas designadas pela ANAC de acordo com o disposto nos n.ºs 3) e 4) da alínea *b*) da norma SERA.4001, do dever de manter uma escuta contínua das comunicações de voz ar-solo no canal de comunicação adequado dos serviços de tráfego aéreo que prestam serviços de informação de voo e, se necessário, transmitir-lhes a sua posição, em violação do disposto na alínea *i*) da norma SERA.5005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*n*) A alteração de um voo operado de acordo com as regras de voo visual para as regras de voo por instrumentos, em violação do disposto na alínea *j*) da norma SERA.5005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*o*) O incumprimento, pelo piloto de um voo VFR especial no interior de uma zona de controlo, existindo autorização prévia por parte dos serviços ATC, das condições adicionais previstas na alínea *a*) da norma SERA.5010 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*p*) O incumprimento, pelo ATC, no âmbito da concessão de autorização para realização de voos VFR especiais no interior de uma zona de controlo, das condições adicionais previstas na alínea *b*) da norma SERA.5010 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*q*) A alteração de um voo operado de acordo com as regras de voo por instrumentos para um voo operado de acordo com as regras de voo visual, em violação do disposto nos n.ºs 1) e 2) da alínea *c*) da norma SERA.5015 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*r*) O incumprimento, no caso de voos IFR operados fora do espaço aéreo controlado, mas em áreas, com destino a áreas ou ao longo de rotas designadas pela ANAC em conformidade com o disposto nos n.ºs 3) ou 4) da alínea *b*) da norma SERA.4001, do dever de manter-se em escuta das comunicações de voz ar-solo no canal de comunicações adequado e, se necessário, estabelecer comunicações bidirecionais com o órgão dos serviços de tráfego aéreo que presta serviços de informação de voo, em violação do disposto na alínea *b*) da norma SERA.5025 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*s*) O incumprimento do dever de reporte de posição, conforme previsto, para os voos controlados, na norma SERA.8025 do anexo ao Regulamento de Execução (UE)

n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, no caso de voos IFR realizados fora do espaço aéreo controlado e obrigados a manter a escuta das comunicações de voz ar-solo no canal de comunicações adequado e, se necessário, a estabelecer comunicações bidirecionais com o órgão dos serviços de tráfego aéreo que presta serviços de informação de voo, em violação do disposto na alínea *c*) da norma SERA.5025 do anexo ao mesmo Regulamento;

*t*) O incumprimento, no caso de voos VFR realizados em partes do espaço aéreo das classes E, F ou G e no caso de voos IFR realizados em partes do espaço aéreo das classes F ou G, designadas como zonas de equipamento rádio obrigatório (RMZ), salvo para cumprir disposições alternativas prescritas pelo prestador de serviços de navegação aérea, para esse espaço aéreo específico, do dever de manter escuta contínua às comunicações de voz ar-solo e, se necessário, estabelecer comunicações bidirecionais no canal de comunicações adequado, em violação do disposto no n.º 1) da alínea *a*) da norma SERA.6005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*u*) O incumprimento, por parte dos pilotos, antes de entrarem numa RMZ, do dever de efetuarem, no canal de comunicações adequado, uma chamada inicial, que deve incluir a designação da estação que está a ser contactada, o indicativo de chamada, o tipo de aeronave, a posição, o nível de voo, as intenções do voo e outras informações determinadas pela ANAC, em violação do disposto no n.º 2) da alínea *a*) da norma SERA.6005 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*v*) A operação de balões livres não tripulados, equipados com antena suspensa, que requeiram uma força superior a 230 N para provocar a sua rotura em qualquer ponto, sem que a antena tenha bandeirolas ou galhardetes coloridos fixados a intervalos não superiores a 15 m, em violação do disposto no n.º 3.5 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*w*) O incumprimento do prazo de antecedência mínima de sete dias aplicável à notificação pré-voo ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, relativamente aos voos previstos de balões livres não tripulados médios ou pesados, em violação do disposto no n.º 5.1.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*x*) O incumprimento, na notificação do voo previsto, do dever de inclusão das informações requeridas pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, em violação do disposto no n.º 5.1.2. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*y*) O incumprimento do dever de comunicação, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, de qualquer alteração às informações notificadas no âmbito da notificação pré-voo, em violação do disposto no n.º 5.1.3 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*z*) A comunicação ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, de alterações às informações notificadas no âmbito da notificação pré-voo, com inobservância do prazo mínimo de seis horas de antecedência em relação à hora prevista de lançamento ou, em caso de investigação sobre perturbações solares ou cósmicas que envolvam um elemento de tempo crítico, com inobservância da antecede-

dência mínima de 30 minutos relativamente à hora prevista de início da operação, em violação do disposto no n.º 5.1.3 do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*aa)* A notificação do lançamento de um balão livre não tripulado médio ou pesado não contendo todos os elementos previstos no n.º 5.2.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*bb)* O incumprimento do dever de notificação imediata do cancelamento do voo previsto de um balão livre não tripulado médio ou pesado, em violação do disposto no n.º 5.3.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*cc)* O incumprimento, por parte do operador de balão livre não tripulado pesado que opera a uma altitude-pressão inferior ou igual a 18.000 m (60.000 pés), do dever de comunicar, de duas em duas horas, a posição do mesmo balão livre, em violação do disposto na segunda parte do n.º 6.1. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*dd)* O incumprimento, por parte do operador de balão livre não tripulado pesado que opera a uma altitude-pressão superior a 18.000 m (60.000 pés), do dever de comunicar a posição do respetivo balão livre de 24 em 24 horas, a menos que os serviços de tráfego aéreo tenham exigido reportes de posição a intervalos mais curtos, situação em que deve reportar a posição nos intervalos exigidos, em violação do disposto na segunda parte do n.º 6.2. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*ee)* A violação do dever de transmissão, ao órgão ATS competente, uma hora antes do início da descida programada de um balão livre não tripulado pesado, das informações previstas no n.º 6.4. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012;

*ff)* O incumprimento, por parte do operador de balão livre não tripulado pesado, do dever de notificar o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente da conclusão da operação do respetivo balão livre não tripulado pesado, em violação do disposto no n.º 6.5. do apêndice 2 do anexo ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012.

## CAPÍTULO XVIII

### **Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu.**

#### Artigo 23.º

**Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu.**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

*a)* A realização, por parte de um operador, de operações com uma aeronave acima do FL 195 sem que os

equipamentos de radiocomunicações da aeronave tenham capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*b)* A realização, a partir de 1 de janeiro de 2018, por parte de um operador, de operações com uma aeronave no espaço aéreo em que são exigidos a bordo equipamentos de radiocomunicações, sem que esses equipamentos tenham capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, com exceção das situações em que tais equipamentos se destinam a operar exclusivamente em uma ou mais atribuições de frequências que permaneçam com espaçamento de canais de 25 kHz;

*c)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os seus sistemas de comunicações de voz com o espaçamento de canais de 8,33 kHz permitem efetuar comunicações de voz aceitáveis do ponto de vista operacional entre os controladores e os pilotos na zona de cobertura operacional especificada, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*d)* A introdução de alterações aos sistemas existentes referidos no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, ou a introdução de novos sistemas, sem a realização prévia de uma avaliação da segurança, incluindo a identificação de perigos e a avaliação e mitigação dos riscos, em violação do disposto na primeira parte do artigo 10.º do mesmo Regulamento;

*e)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de elaborar e conservar manuais de operações com as instruções e informações necessárias para que o pessoal relevante possa dar cumprimento ao disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, em violação do disposto na alínea *a)* do n.º 3 do artigo 13.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

*a)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores ou de outros utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações, do dever de assegurar que, a partir de 17 de novembro de 2013, todos os equipamentos colocados em serviço têm a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, bem como do dever de assegurar que tais equipamentos podem ser sintonizados para canais com espaçamento de 25 kHz, em violação do disposto nos

n.ºs 2 e 6 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

b) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores ou de outros utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações, do dever de assegurar que, a partir de 17 de novembro de 2013, todos os equipamentos existentes e ao serviço, têm a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz em caso de serem objeto de modernização, bem como do dever de assegurar que tais equipamentos podem ser sintonizados para canais com espaçamento de 25 kHz, em violação do disposto nos n.ºs 4 e 6 do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

c) O incumprimento, por parte dos utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações no solo com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, do dever de assegurar que o desempenho desses equipamentos, bem como dos componentes dos emissores/recetores no solo, cumpre as normas da OACI previstas no n.º 1 do anexo II ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, em violação do disposto no n.º 7 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

d) O incumprimento, por parte dos utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações de aeronaves com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, do dever de assegurar que o desempenho desses equipamentos cumpre as normas da OACI previstas no n.º 2 do anexo II ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, em violação do disposto no n.º 8 do artigo 4.º do mesmo Regulamento;

e) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de aplicar nos seus sistemas de processamento de dados de voo, os procedimentos de comunicação e de coordenação inicial nos termos do Regulamento (CE) n.º 1032/2006, da Comissão, de 6 de julho de 2006, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 30/2009, da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

f) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores ou de outros utilizadores de equipamentos de radiocomunicações, do dever de assegurar que os procedimentos aplicados nas comunicações de voz ar-solo cumprem as disposições da OACI previstas no n.º 3 do anexo II ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º do mesmo Regulamento;

g) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que as cartas de acordo entre órgãos ATS especificam os proce-

dimentos aplicáveis às aeronaves que dispõem, ou não, de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

h) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de assegurar que as aeronaves do Estado que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz podem ser admitidas, desde que possam ser tratadas em segurança dentro dos limites de capacidade do sistema de gestão do tráfego aéreo nas atribuições de frequências UHF ou com espaçamento de canais de 25 kHz, em violação do disposto no n.º 12 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

i) A realização das avaliações de segurança sem que tenham sido tidos em conta, no mínimo, os requisitos previstos no anexo III ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, em violação do disposto na segunda parte do artigo 10.º do mesmo Regulamento;

j) A emissão, por parte dos fabricantes de componentes dos sistemas referidos no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, de uma declaração CE de conformidade ou adequação para utilização, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, sem avaliar previamente a conformidade ou adequação para utilização desses componentes de acordo com os requisitos previstos na parte A do anexo IV àquele Regulamento, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 11.º do mesmo Regulamento;

k) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar ou tenham demonstrado junto da ANAC que satisfazem as condições previstas no anexo V ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, do dever de procederem à verificação dos sistemas referidos no n.º 1 do artigo 2.º daquele Regulamento, de acordo com os requisitos previstos na parte C do seu anexo IV, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

l) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea que não possam demonstrar à ANAC que satisfazem as condições previstas no anexo V ao Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, do dever de subcontratar a verificação dos sistemas referidos no n.º 1 do artigo 2.º daquele Regulamento, a um organismo notificado, em violação do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

*m)* O incumprimento, por parte de um organismo notificado, do dever de efetuar a verificação dos sistemas referidos no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, de acordo com os requisitos previstos na parte D do anexo IV àquele Regulamento, em violação do disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 12.º do mesmo Regulamento;

*n)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os manuais de operações estão disponíveis e são atualizados e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada de qualidade e de documentação, em violação do disposto na alínea *b)* do n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*o)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais estão em conformidade com o disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, em violação do disposto na alínea *c)* do n.º 3 do artigo 13.º do mesmo Regulamento;

*p)* O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de assegurar que o pessoal que opera equipamentos de radiocomunicações é devidamente informado sobre o Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013, que adquiriu formação adequada para operar esses equipamentos e que, sempre que possível, as instruções estão disponíveis na cabina de pilotagem, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 13.º do mesmo Regulamento.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis leves:

*a)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores ou de outros utilizadores de equipamentos de radiocomunicações, do dever de assegurar que, para identificar o canal de transmissão de comunicações de radiotelefonia, são usados os seis dígitos do designador numérico, ou, quando os quinto e sexto dígitos forem zero, são usados os quatro primeiros dígitos, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*b)* O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de assegurar que a letra Y é inserida no ponto 10 do plano de voo das aeronaves que dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*c)* O incumprimento, por parte dos operadores, do dever de assegurar, quando sejam planeados voos no espaço aéreo em que são exigidos a bordo equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, que o plano de voo das aeronaves que não dispõem desses equipamentos, mas às quais tenha sido concedida isenção da obrigação de dispor desses equipamentos, inclui o indicador adequado, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*d)* O incumprimento, por parte do operador, do dever de enviar uma mensagem de alteração ao IFPS, com o indicador adequado inserido no ponto pertinente, no caso de alteração do estatuto de um voo no que respeita à capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013;

*e)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, do dever de comunicar anualmente à ANAC os seus planos para o tratamento das aeronaves do Estado que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em violação do disposto no n.º 14 do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, da Comissão, de 16 de novembro de 2012, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013, da Comissão, de 10 de julho de 2013.

## CAPÍTULO XIX

### **Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede.**

#### Artigo 24.º

##### **Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis muito graves:

*a)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de facilitar as inspeções e vistorias, incluindo visitas ao local, efetuadas pela Comissão e pela ANAC, por uma entidade qualificada que atue em nome destas, ou pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 20.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013;

*b)* O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores de aeroportos, dos coordenadores de aeroportos e das transportadoras aéreas, do dever de comunicar os dados previstos no anexo V ao Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, em conformidade com as prescrições desse mesmo anexo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 21.º do mesmo Regulamento.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de apresentar à ANAC os seus planos de atividades, em violação do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013;

b) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores de aeroportos, dos coordenadores de aeroportos e das transportadoras aéreas, do dever de assegurar a qualidade, a validação e a transmissão atempada dos dados, bem como do dever de fornecer comprovativos dos seus controlos de qualidade e processos de validação e de fornecer explicações em resposta a pedidos específicos da Comissão relacionados com a qualidade dos dados, incluindo planos de ação para melhorar a qualidade destes, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 21.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013.

## CAPÍTULO XX

### **Regime sancionatório do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea.**

#### Artigo 25.º

##### **Contraordenações no âmbito do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013**

1 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil muito grave, o incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de facilitar a realização de inspeções e vistorias promovidas pela ANAC ou por uma entidade qualificada que atue em seu nome, em violação do disposto no artigo 20.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013.

2 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações aeronáuticas civis graves:

a) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea mencionados no n.º 2 do artigo 1.º, do dever de estabelecer os custos suportados com a prestação de serviços de navegação aérea no que respeita às instalações e aos serviços previstos e implementados no âmbito do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia, nas zonas tarifárias sob a sua responsabilidade, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013;

b) O incumprimento, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, das regras relativas à repartição dos custos dos serviços, instalações e atividades elegíveis de uma forma transparente pelas zonas tarifárias pelas quais são efetivamente suportados, em violação do dis-

posto no n.º 1 artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013.

3 — Para efeitos da aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação aeronáutica civil leve, o incumprimento, pelos prestadores de serviços de navegação aérea, do dever de, em caso de concessão de isenções a voos VFR, identificar os custos dos serviços de navegação aérea prestados a voos VFR e separá-los dos custos dos serviços prestados a voos IFR, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013.

## CAPÍTULO XXI

### **Regime aplicável à falta de pagamento das taxas de navegação aérea**

#### Artigo 26.º

##### **Objeto**

1 — O presente capítulo define as situações em que os prestadores de serviços de navegação aérea podem recusar a prestação de serviços de navegação aérea de apoio à aviação civil a entidades utilizadoras desses serviços, com fundamento no não pagamento, por essas entidades, de taxas de terminal ou de taxas de rota e os procedimentos a utilizar em tais casos.

2 — O regime estabelecido pelo presente capítulo dá cumprimento ao disposto no n.º 3 do artigo 18.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013.

#### Artigo 27.º

##### **Definições**

Para efeitos do disposto no presente capítulo, entende-se por:

a) «EUROCONTROL», a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea;

b) «Utilizador de serviços de navegação aérea», o operador da aeronave no momento da realização do voo, presumindo-se, caso a sua identidade não seja conhecida, que é o proprietário da aeronave, a menos que prove que o operador era outro nesse momento;

c) «Taxas de Rota», as taxas definidas no n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 461/88, de 14 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 118/90, de 6 de abril, e 404/98, de 18 de dezembro, e previstas no Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, nomeadamente no seu artigo 11.º;

d) «Taxas de Terminal», as taxas definidas no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho, e previstas no Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, nomeadamente no seu artigo 12.º;

e) «Zonas de tarifação de rota», as zonas de espaço aéreo definidas de acordo com o disposto no n.º 5) do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013, sendo as zonas de tarifação de rota sob jurisdição do Estado Português as estabelecidas pelo n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 461/88, de 14

de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 118/90, de 6 de abril, e 404/98, de 18 de dezembro;

f) «Zona de tarifação de terminal», a zona definida de acordo com o disposto no n.º 6) do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, da Comissão, de 3 de maio de 2013.

#### Artigo 28.º

##### **Recusa de prestação de serviços por falta de pagamento de taxas de terminal**

Os prestadores de serviços de navegação aérea podem recusar a prestação de serviços de navegação aérea a utilizadores de serviços de navegação aérea quando estes não tenham efetuado, nos prazos previstos para o efeito, o pagamento de três ou mais faturas mensais relativas a taxas de terminal devidas por serviços de navegação aérea prestados na zona de tarifação de terminal sob jurisdição do Estado Português, ou quando o montante da dívida vencida por essas taxas e respetivos juros de mora, independentemente do número de faturas vencidas e não pagas, seja superior a € 10 000 (dez mil euros).

#### Artigo 29.º

##### **Recusa de prestação de serviços por falta de pagamento de taxas de rota**

Nos termos a acordar previamente entre o prestador de serviços de navegação aérea e o EUROCONTROL, o prestador de serviços de navegação aérea pode, a pedido do EUROCONTROL, recusar a prestação de quaisquer serviços de navegação aérea nas zonas de tarifação de rota e de terminal sob jurisdição do Estado Português, a utilizadores de serviços de navegação aérea quando os mesmos não tenham efetuado, nos prazos previstos para o efeito, o pagamento de três ou mais faturas mensais relativas a taxas de rota ou quando o montante da dívida vencida por essas taxas e respetivos juros de mora, independentemente do número de faturas vencidas e não pagas, seja superior a € 50 000 (cinquenta mil euros).

#### Artigo 30.º

##### **Notificações a efetuar ao devedor**

1 — Nas situações previstas nos artigos 28.º e 29.º, o prestador de serviços de navegação aérea, antes de recusar a prestação de serviços de navegação aérea, notifica o utilizador de serviços de navegação aérea, por telefax e correio eletrónico ou, quando tal não for possível, por carta registada com aviso de receção, em ambos os casos dirigido para o domicílio ou sede daquele, de que a prestação de serviços lhe é recusada se não proceder ao pagamento da dívida no prazo de 15 dias seguidos, contado da receção da notificação.

2 — Caso o utilizador de serviços de navegação aérea não proceda ao pagamento da dívida no prazo previsto no número anterior, é imediatamente recusada, sem necessidade de qualquer outro aviso, a prestação de serviços de navegação aérea.

3 — Caso a notificação referida no n.º 1 não seja oportunamente recebida pela entidade destinatária, presume-se a culpa desta e considera-se a notificação efetuada na data em que normalmente o teria sido.

4 — Das notificações efetuadas nos termos do n.º 1 é dado conhecimento imediato aos operadores de aeródromo ou às entidades gestoras aeroportuárias pertinentes.

#### Artigo 31.º

##### **Notificação de outras entidades**

1 — Em caso de recusa de prestação de serviços, o prestador de serviços de navegação aérea notifica imediatamente da mesma, por telefax e correio eletrónico:

a) O utilizador de serviços de navegação aérea devedor das taxas de navegação aérea;

b) A ANAC;

c) A Força Aérea Portuguesa;

d) Os operadores de aeródromo ou entidades gestoras aeroportuárias pertinentes;

e) O EUROCONTROL;

f) Os prestadores de serviços de navegação aérea nas regiões de informação de voo e nas zonas de tarifação de rota contíguas às zonas de tarifação de rota sob jurisdição do Estado Português.

2 — O disposto no número anterior não prejudica as ações prévias de coordenação, com as entidades referidas no artigo 33.º, que o prestador de serviços de navegação aérea considere necessárias para que a recusa de prestação de serviços se torne efetiva.

#### Artigo 32.º

##### **Cessação da recusa de prestação de serviços**

1 — O prestador de serviços de navegação aérea faz cessar a recusa de prestação de serviços quando se mostrar integralmente efetuado o pagamento da dívida de taxas e juros de mora, se os houver.

2 — Quando se verificar a cessação da recusa de prestação de serviços, o prestador de serviços de navegação aérea notifica do facto as entidades que, nos termos do n.º 1 do artigo anterior, tenham sido notificadas.

#### Artigo 33.º

##### **Dever de colaboração**

Para efeitos da aplicação do disposto no presente capítulo, todas as entidades e autoridades públicas nacionais do setor da aviação civil, nomeadamente as referidas no artigo 31.º e, bem assim, todas as entidades privadas e as autoridades policiais ou com poderes de autoridade que exerçam a sua atividade nos aeroportos onde seja executada a recusa de prestação de serviços, devem prestar ao prestador de serviços de navegação aérea a colaboração que se mostrar necessária para efetivar a recusa de prestação de serviços, praticando com caráter de urgência, oficiosamente ou a pedido do prestador de serviços de navegação aérea, todos os atos, formalidades e diligências que forem adequados para esse fim.

### CAPÍTULO XXII

#### **Aplicação de sanções acessórias**

#### Artigo 34.º

##### **Sanções acessórias**

1 — A ANAC pode, de acordo com o disposto na secção II do capítulo II do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, e no artigo 21.º do regime geral do ilícito

de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, determinar a aplicação da sanção acessória de suspensão da licença, qualificação, averbamento ou certificado de organização de formação, pelo período máximo de dois anos, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contraordenações previstas no n.º 1 do artigo 16.º

2 — A punição por contraordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

## CAPÍTULO XXIII

### Disposições finais

#### Artigo 35.º

##### Processamento das contraordenações

Compete à ANAC instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente decreto-lei, bem como proceder à aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

#### Artigo 36.º

##### Norma revogatória

São revogados:

- a) Os artigos 3.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 248/91, de 16 de julho;
- b) A Portaria n.º 53/74, de 30 de janeiro.

#### Artigo 37.º

##### Aplicação no tempo

O presente decreto-lei aplica-se mesmo nos casos em que as dívidas por taxas de navegação aérea, a que se refere o capítulo XXI, e os respetivos juros de mora, tenham sido originados por factos anteriores à data da sua entrada em vigor.

#### Artigo 38.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, com exceção do capítulo VIII, que entra em vigor no dia 5 de fevereiro de 2018.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 2 de julho de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *José Pedro Correia de Aguiar-Branco* — *Anabela Maria Pinto de Miranda Rodrigues* — *Paula Maria von Hafe Teixeira da Cruz* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 9 de agosto de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 11 de agosto de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

### Portaria n.º 248/2015

de 17 de agosto

O Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio de 2007, estabelece as normas e os critérios para a delimitação de perímetros de proteção de captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público, com a finalidade de proteger a qualidade das águas dessas captações.

Os perímetros de proteção visam prevenir, reduzir e controlar a poluição das águas subterrâneas, nomeadamente, por infiltração de águas pluviais lixivantes e de águas excedentes de rega e de lavagens, potenciar os processos naturais de diluição e de autodepuração, prevenir, reduzir e controlar as descargas acidentais de poluentes e, por último, proporcionar a criação de sistemas de aviso e alerta para a proteção dos sistemas de abastecimento de água proveniente de captações subterrâneas, em situações de poluição acidental destas águas.

Todas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público de água para consumo humano, e a delimitação dos respetivos perímetros de proteção, estão sujeitas às regras estabelecidas no mencionado Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, bem como ao disposto no artigo 37.º da Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, e alterada pela Lei n.º 78/2013, de 21 de novembro, e na Portaria n.º 702/2009, de 6 de julho.

Na sequência dos estudos apresentados pelos Serviços Municipalizados de Abrantes, a Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., elaborou, ao abrigo do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, uma proposta de delimitação e respetivos condicionamentos dos perímetros de proteção para as captações nos polos de captação de «Água das Casas», «Água Travessa», «Alvega», «Amoreira», «Arrancada», «Arreciadas», «Barrada», «Bicas», «Bouça», «Brunheirinho», «Caniceira», «Casal das Mansas», «Chaminé», «Concavada», «Esteveira», «Lampreia», «Martinchel», «Matagosa», «Pego», «S. Macário», «Vale da Custódia», «Vale da Zebra», «Vale das Cortiças», «Vale das Donas (Rossio ao Sul do Tejo)», «Vale das Donas (S. Miguel do Rio Torto)», «Vale das Mós», «Vale de Açor» e «Abrantes», no concelho de Abrantes.

Compete, agora, ao Governo aprovar as referidas zonas de proteção.

Assim:

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, na redação dada pelo artigo 88.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Ambiente, no uso das competências delegadas nos termos da subalínea ii) da alínea a) e da subalínea iv) da alínea b) do n.º 1 do Despacho n.º 13322/2013, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 202, de 18 de outubro de 2013, com a redação dada pela alínea c) do n.º 1 do Despacho n.º 1941-A/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 26, de 6 de fevereiro de 2014, e alterado pelo Despacho n.º 9478/2014, publicado no *Diário da*