

O Anexo 11 à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, veio estabelecer as regras relativas aos serviços de tráfego aéreo.

Tal transposição torna-se premente, tendo em conta que a certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea nacional, pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I.P.) nos termos do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, implica a verificação do cumprimento dos requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea, previstos no Regulamento (CE) n.º 2096/2005, da Comissão, de 20 de Dezembro de 2005, entre os quais se encontra o cumprimento do disposto no Anexo 11 à Convenção de Chicago.

Nesta conformidade, pretende o Governo, com a aprovação do presente diploma, transpor para o Direito Português as regras e algumas práticas recomendadas constantes do Anexo 11 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, sobre serviços de tráfego aéreo.

No âmbito do presente diploma, incluem-se normas que regulam, entre outros aspectos, a competência da Autoridade Aeronáutica Nacional para a Aviação Civil na matéria relativa aos serviços de tráfego aéreo, os objectivos e a tipologia dos órgãos prestadores serviços de tráfego aéreo, a classificação dos espaços aéreos, as especificações para as regiões de informação de voo, regiões de controlo e zonas de controlo, o estabelecimento e identificação de rotas padrão para circulação de aeronaves no solo, a coordenação de actividades potencialmente perigosas para aeronaves civis, os dados aeronáuticos, as altitudes mínimas de voo, a assistência a aeronaves em situação de emergência, o estabelecimento de requisitos para o transporte a bordo e operação de “transponder” de comunicação da altitude de pressão, os procedimentos de contingência, a gestão de segurança dos serviços de tráfego aéreo e a coordenação entre estes e os utilizadores, as autoridades militares, a autoridade meteorológica e os serviços de informação aeronáutica.

Incluem-se ainda, no diploma, normas técnicas sobre os serviços de tráfego aéreo, designadamente sobre os serviços de controlo de tráfego aéreo, de informação de voo e de alerta.

De referir, por último, que os aspectos relacionados com a fixação de quantitativos técnicos variáveis, no âmbito da presente disciplina, são remetidos para a competência regulamentar do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., incluindo-se no presente diploma, e sob a respectiva forma de Decreto-Lei, as normas principais sobre o espaço aéreo e sua

influência na soberania do Estado, sobre os níveis primários de competência, sobre as relações inter-orgânicas no domínio dos serviços de tráfego aéreo e ainda sobre outras matérias como a referente aos dados aeronáuticos.

Finalmente, tipificam-se os ilícitos contra-ordenacionais estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a tutelar.

Assim:

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

## CAPÍTULO I

### **Objecto, definições e abreviaturas**

#### Artigo 1.º

##### **Objecto**

O presente diploma aprova o regime jurídico aplicável à prestação dos serviços de tráfego aéreo, dando cumprimento, no Direito Português, às regras constantes do Anexo 11 à Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e posteriormente ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948.

#### Artigo 2.º

##### **Definições**

Para efeitos deste diploma, entende-se por:

- a) “Acidente”, acontecimento relacionado com a operação de uma aeronave ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado e no qual se verifique o seguinte:
  - 1) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida, nas circunstâncias seguintes:
    - i) Encontrar-se na aeronave;

- ii) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado dessa aeronave;
- iii) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação;

2) Uma aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural de que resulte:

- i) A alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, de comportamento ou de voo, e;
- ii) A necessidade de uma reparação importante ou a substituição do componente afectado.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem ao motor, às suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, pontas das asas, antenas, pneus, travões, carenagens, pequenas almogadelas ou furos no revestimento da aeronave;

3) Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;

- b) “Acordo ADS - C”, plano de comunicação que estabelece as condições em que se efectua a comunicação de dados ADS-C (ex. dados requeridos pelos serviços de tráfego aéreo e a frequência dos reportes ADS-C que, devem ser acordados antes da utilização ADS-C para prestação dos serviços de tráfego aéreo);
- c) “Exactidão”, grau de conformidade entre o valor medido ou calculado em relação ao valor real;
- d) “Aeródromo”, área definida na terra ou na água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamento, destinada a ser usada, no seu todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves à superfície;
- e) “Aeródromo alternante”, aeródromo para o qual uma aeronave possa prosseguir quando se torne impossível ou desaconselhável prosseguir para, ou aterrar no aeródromo inicial de destino;

- i) “Alternante de decolagem”, aeródromo alternante no qual uma aeronave possa aterrar, quando imediatamente após a decolagem se verificar essa necessidade e quando não for possível usar o aeródromo de partida;
- ii) “Alternante em rota”, aeródromo alternante no qual uma aeronave possa ser capaz de aterrar, depois de ter passado por uma situação anormal ou por uma situação de emergência enquanto em rota;
- iii) “Alternante em rota ETOPS”, aeródromo alternante conveniente e adequado no qual uma aeronave seja capaz de aterrar depois de passar por uma situação de perda de motor ou outra condição anormal ou de emergência enquanto em rota numa operação ETOPS;
- iv) “Alternante de destino”, aeródromo alternante para o qual uma aeronave possa prosseguir quando se tornar impossível ou desaconselhável aterrar no aeródromo inicial de destino;
- f) “Aeródromo controlado”, aeródromo no qual é prestado serviço de Controlo de tráfego aéreo. O termo “aeródromo controlado” indica que o serviço de controlo de tráfego aéreo é prestado ao tráfego de aeródromo, o que não implica, necessariamente, a existência de uma “zona de controlo”;
- g) “Aeronave”, qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;
- h) “Alcance Visual na Pista (RVR)”, a distância até à qual o piloto de uma aeronave colocada na linha central de uma pista avista as marcas de superfície da pista ou as luzes que delimitam a pista ou que identificam a sua linha central;
- i) “Altitude”, distância na vertical entre um nível, um ponto ou um objecto considerado um ponto e o nível médio do mar (MSL);
- j) “Altura”, distância vertical entre um nível, um ponto ou um objecto considerado um ponto e um nível de referência especificado;
- l) “Área de manobra”, parte de um aeródromo destinada à decolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento;

- m) “Área de movimento”, parte de um aeródromo destinada a descolagem, aterragem e rolagem de aeronave, constituída pela área de manobra e placas de estacionamento;
- n) “Aproximação final”, parte de um procedimento de aproximação por instrumentos que começa num fixo de aproximação final específico ou num ponto, ou quando o fixo ou ponto não tiverem sido especificados:
  - i) No final da última volta de procedimento, volta de base ou no segmento inicial da volta de aproximação, quando especificado; ou
  - ii) No ponto de intercepção do último caminho especificado no procedimento de aproximação que termina num ponto na vizinhança do aeródromo a partir do qual a aterragem pode ser efectuada; ou é iniciado o procedimento de aproximação falhada.
- o) “Autoridade ATS competente”, entidade apropriada designada pelo Estado e responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo da sua jurisdição;
- p) “Autorização condicional”, autorização do controlo de tráfego aéreo emitida sob condição;
- q) “Autorização *downstream*”, autorização fornecida a uma aeronave por um órgão de controlo de tráfego aéreo que, no momento, não tem responsabilidade de controlo sobre a aeronave;
- r) “Autorização do controlo de tráfego aéreo”, autorização para uma aeronave prosseguir de acordo com as condições especificadas por um órgão de controlo de tráfego aéreo;
- s) “Aviso para evitar tráfego”, aviso fornecido por um órgão dos serviços de tráfego aéreo, especificando manobras para assistir o piloto a evitar colisão;
- t) “Bloco de espaço aéreo”, um espaço aéreo de dimensões espácio-temporais definidas no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea. Diferença (Reg. CE 549/2004 de 10 de Março);
- u) “Caminho”, projecção na superfície terrestre da trajectória de uma aeronave, cuja direcção em qualquer ponto é normalmente expressa em graus a partir do Norte verdadeiro, magnético ou quadrícula;

- v) “Caminho de rolagem” (*Taxiway*), caminho definido num aeródromo terrestre, estabelecido para rolagem das aeronaves, com o intuito de permitir a ligação entre as várias partes do aeródromo;
- x) “Capacidade declarada”, medida da capacidade do sistema de CTA ou quaisquer dos seus subsistemas ou posições em operação, para prestar serviço às aeronaves durante o decurso da actividade normal, expressa em termos do número de aeronaves que entram numa porção de espaço aéreo específica num dado período de tempo, tomando em devida consideração a meteorologia, a configuração do órgão de CTA, o pessoal, o equipamento disponível, e quaisquer outros factores que possam afectar a carga de trabalho do controlador de tráfego aéreo responsável pelo espaço aéreo;
- z) “Carta de acordo”, acordo celebrado entre dois ou mais órgãos dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, ou entre autoridades de diferentes Estados, sempre que esteja em causa a prestação dos serviços de tráfego aéreo por cada uma das partes.
- aa) “Carta de operação”, acordo celebrado entre um ou mais órgãos dos serviços de tráfego aéreo e outras entidades, nomeadamente, as militares, operadores aeronáuticos ou operadores aeroportuários, especificando as condições, meios e procedimentos aplicáveis, com o objectivo de regular a operação conjunta ou a condução de operações específicas que possam afectar os serviços de tráfego aéreo;
- bb) “Centro de controlo regional”, órgão criado para prestar o serviço de CTA a voos controlados nas regiões de controlo sob a sua jurisdição;
- cc) “Centro de Coordenação de Busca”, órgão responsável por garantir a organização eficiente dos serviços de busca e salvamento e coordenação da condução das operações de busca e salvamento dentro de uma região de busca e salvamento;
- dd) “Centro de informação de voo”, órgão estabelecido para prestar o SIV e o serviço de alerta;
- ee) “Centro internacional NOTAM”, organismo designado pelo Estado para o intercâmbio internacional de NOTAM;

- ff) “Centro meteorológico”, centro designado para prestar serviço meteorológico para a navegação aérea internacional;
- gg) “*Circling*”, fase visual de uma aproximação por instrumentos, para conduzir a aeronave à posição de aterragem numa pista situada num local não adequado para aproximação directa;
- hh) “Cisalhamento do vento” (*Wind shear*), diferença de velocidade e direcção do vento numa distância relativamente curta na atmosfera;
- ii) “Comunicações ar-solo”, comunicação bilateral entre aeronaves e estações ou locais situados na superfície terrestre;
- jj) “Comunicações por ligação de dados entre o controlador e o piloto (CPDLC)”, comunicação entre o controlador e o piloto através de ligação de dados para as comunicações ATC;
- ll) “Comunicações por ligação de dados (*data link*)”, forma de comunicação destinada à troca de mensagens através da ligação de dados;
- mm) “Comunicações em conferência”, comunicações que permitam conversações simultâneas entre três ou mais locais;
- nn) “Comunicações impressas”, comunicações que permitem, automaticamente, a gravação impressa permanente em cada um dos terminais, de todas as mensagens trocadas num circuito de comunicações;
- oo) “Condições meteorológicas por instrumentos (IMC)”, condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância às nuvens e tecto de nuvens, inferiores aos mínimos especificados para as condições de voo visual;
- pp) “Condições meteorológicas visuais (VMC)”, condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância às nuvens e tecto de nuvens, iguais ou superiores aos mínimos especificados;
- qq) “Controlador de tráfego aéreo”, titular de uma licença aeronáutica nos termos da legislação aplicável, que está autorizada a prestar o serviço de controlo de tráfego aéreo;
- rr) “Convenção de Chicago”, Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, aprovada pelo Estado

- português através do Decreto-Lei n.º36158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1947;
- ss) “Corredor aéreo”, região de controlo ou porção de uma região de controlo estabelecida em forma de corredor;
  - tt) “Dados geodésicos”, o número mínimo de parâmetros necessários para definir a localização e orientação do sistema local de referência em relação ao sistema/quadro global de referência;
  - uu) “Declinação da estação”, uma variação de alinhamento entre a radial zero de um VOR e o Norte verdadeiro, determinada no momento da calibração do VOR;
  - vv) “Desempenho de navegação requerido”, declaração do desempenho da navegação exigido para comunicação operacional de modo a suportar funcionalidades ATM específicas;
  - xx) “Desempenho humano”, capacidades e limitações humanas com impacto na segurança e eficiência das operações aeronáuticas;
  - zz) “Difusão”, processo automático mediante o qual são transmitidas repetidamente, através de uma frequência aeronáutica apropriada, informações essenciais para a condução segura e eficiente dos voos;
  - aaa) “Espaço aéreo consultivo”, espaço aéreo de dimensões definidas ou rota designada dentro do qual é prestado serviço consultivo de tráfego aéreo;
  - bbb) “Espaço aéreo controlado”, espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual é prestado o serviço de controlo de tráfego aéreo, de acordo com a classificação do espaço aéreo;
  - ccc) “Espaços aéreos dos serviços de tráfego aéreo”, espaços aéreos de dimensões definidas, identificados alfabeticamente, dentro dos quais podem operar tipos específicos de voos e nos quais são especificados os serviços de tráfego aéreo e as regras de operação, sendo classificados de Classes A a G;
  - ddd) “Especificação de navegação”, o conjunto de requisitos da aeronave e pessoal de voo necessários para suportar operações baseadas no desempenho da navegação no interior de determinado espaço aéreo, existindo dois tipos de especificações de navegação, especificações RNP e RNAV;



- eee) “Especificação RNAV”, a especificação de navegação baseada na navegação regional que não inclui os requisitos para vigilância do desempenho e alerta, identificados através do prefixo RNAV (RNAV 5, RNAV 1);
- fff) “Especificação RNP”, a especificação de navegação baseada na navegação regional que inclui os requisitos para vigilância do desempenho e alerta, identificados através do prefixo RNP (RNP 4, RNP APCH);
- ggg) “Estação de telecomunicações aeronáuticas”, a estação do serviço de telecomunicações aeronáuticas;
- hhh) “Estação meteorológica”, a estação que fornece às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicas, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;
- iii) “Fase de alerta”, situação em que existe apreensão quanto à segurança de uma aeronave e seus ocupantes;
- jjj) “Fase de incerteza”, situação em que existe incerteza quanto à segurança de uma aeronave e dos seus ocupantes;
- lll) “Fase de perigo”, situação em que existe uma razoável certeza de que uma aeronave e os seus ocupantes correm perigo grave e iminente ou necessitam de auxílio imediato;
- mmm) “Geóide”, superfície equipotencial (superfície de potencial gravitacional constante) que, em média, coincide com o valor médio do nível médio das águas do mar;
- nnn) “Gestão do fluxo de tráfego aéreo” (ATFM - *Air Traffic Flow Management*), função estabelecida com o objectivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de CTA e da compatibilidade do volume de tráfego aéreo com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes. Diferença;
- ooo) “Identificação de aeronave”, grupo de letras, números ou a combinação de ambos, idênticos ou com codificação equivalente ao indicativo de chamada

- da aeronave usado nas comunicações ar-solo, e nas comunicações solo-solo dos serviços de tráfego aéreo;
- ppp) “Identificação radar”, processo de correlação de um blip radar (indicação visual no radar da posição da aeronave obtida através de radar primário ou secundário) ou um símbolo da posição radar com uma aeronave específica;
- qqq) “Incidente”,acontecimento, que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da exploração;
- rrr) “Identificador de rota dos STA”, letras dos STA pelas quais se identificam as rotas;
- sss) “Informação AIRMET”, informação emitida por um serviço meteorológico, dando conta da ocorrência ou da possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos em rota que podem afectar a segurança e operação das aeronaves a níveis baixos, e não incluída na previsão para esses voos na região de informação de voo em questão ou subárea da mesma;
- ttt) “Informação de tráfego”, informação fornecida por um órgão dos serviços de tráfego aéreo com a finalidade de alertar um piloto para a existência de tráfego aéreo conhecido ou observado que possa estar na sua proximidade ou rota, ajudando o piloto a evitar uma colisão;
- uuu) “Informação SIGMET”, informação emitida por um serviço meteorológico, sobre a ocorrência ou possibilidade da ocorrência de fenómeno meteorológico específico em rota que, poderá afectar a segurança da operação das aeronaves;
- vvv) “Limite da autorização”, o ponto até ao qual é válida uma autorização do controlo de tráfego aéreo fornecida a uma aeronave;
- xxx) “Membro da tripulação de voo”, membro da tripulação, titular de uma licença apropriada, encarregue dos deveres essenciais para a operação de uma aeronave durante o período de serviço de voo;
- zzz) “Navegação baseada no desempenho (*Performance-based navigation*)”, navegação regional baseada nos requisitos de desempenho para aeronaves operando ao

longo de rotas dos STA, num procedimento de aproximação por instrumentos, ou num espaço aéreo específico;

- aaaa) “Navegação regional” (RNAV), método de navegação que permite a operação de uma aeronave em qualquer trajectória de voo desejada dentro da cobertura das ajudas à navegação localizadas no solo ou no espaço, ou dentro dos limites da capacidade das ajudas próprias da aeronave ou a combinação destas;
- bbbb) “Nível”, termo genérico relativo à posição vertical de uma aeronave em voo, significando, consoante o caso, altura, altitude ou o nível de voo;
- cccc) “Nível de cruzeiro”, nível mantido durante uma porção significativa do voo;
- dddd) “Nível de voo”, superfície de pressão atmosférica constante determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1.013,2 hectopascals (hPa) e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos.

Um altímetro de pressão calibrado de acordo com a Atmosfera Padrão;

- i) Quando acertado para um valor QNH, indicará a altitude (altimétrica);
  - ii) Quando acertado para um valor QFE, indicará a altura (altimétrica) acima do nível de referência QFE;
  - iii) Quando acertado para a pressão de 1013.2 *hPa*, pode ser usado para indicar níveis de voo.
- eeee) “Obstáculo”, Todos os objectos fixos, temporários ou permanentes e objectos móveis, ou parte deles, localizados numa área utilizada por aeronaves para movimento à superfície ou que se estenda acima de uma superfície definida para proteger aeronaves em voo;
  - ffff) “Operador”, pessoa, organização ou empresa envolvida, ou que manifeste intenção de se envolver na operação de uma aeronave;
  - gggg) “Órgão aceitante”, órgão de CTA subsequente, pronto a aceitar o controlo de uma aeronave;
  - hhhh) “Órgão de controlo de aproximação”, órgão estabelecido para prestar o serviço de CTA aos voos controlados a chegar ou a partir de um ou mais aeródromos;

- iiii) “Órgão de CTA”, termo genérico utilizado para designar, consoante o caso, centro de controlo regional, órgão de controlo de aproximação ou torre de controlo de aeródromo;
- jjjj) “Órgão dos serviços de tráfego aéreo”, termo genérico utilizado para designar, consoante o caso, órgão de CTA, centro de informação de voo ou órgão ARO;
- llll) “Órgão transferente”, o órgão de CTA que no processo de transferência da responsabilidade pela prestação do serviço de CTA, transfere para outro órgão de CTA a responsabilidade pela prestação do serviço de CTA de uma aeronave, ao longo da rota do voo;
- mmmm) “Piloto comandante”, o piloto designado pelo operador, ou no caso da aviação geral, o proprietário da aeronave, quando ao comando é responsável pela condução segura do voo;
- nnnn) “Pista”, área rectangular definida num aeródromo terrestre, preparada para a aterragem e descolagem de aeronaves;
- oooo) “Placa de estacionamento”, área definida num aeródromo terrestre, destinada a acomodar aeronaves com o objectivo de carregar ou descarregar passageiros, correio ou carga, combustível, estacionamento ou manutenção;
- pppp) “Plano de voo”, informação específica relativa à intenção de um voo, ou porção de um voo de uma aeronave, fornecida aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
- qqqq) “*Plotting*”, traçado numa carta aeronáutica a fim de determinar a possível posição ulterior de uma aeronave, e raio de acção da mesma;
- rrrr) “Ponto de relato de posição”, lugar geográfico especificado em relação ao qual a posição de uma aeronave pode ser referida;
- ssss) “Ponto de selecção/mudança”, ponto no qual se espera que uma aeronave que navega num segmento de rota dos STA definido com referência a balizas rádio omnidireccionais de frequência muito alta, transfira a sua referência de navegação principal, de uma ajuda localizada na cauda da aeronave para outra situada à sua frente;

- tttt) “Ponto de transferência de controlo”, o ponto definido localizado ao longo da trajectória de voo de uma aeronave, no qual a responsabilidade pela prestação do serviço de CTA a uma aeronave se transfere de um órgão ou posição de controlo para outro órgão ou posição de controlo subsequente;
- uuuu) “Ponto significativo” (*Significant point*), uma posição geográfica específica usada para definir uma rota dos STA ou o perfil de voo de uma aeronave e para outra navegação e propósitos dos STA;
- vvvv) “Previsão”, a comunicação das condições meteorológicas previstas para determinada hora ou período de tempo, e para uma região específica ou porção de espaço aéreo;
- xxxx) “Programa de segurança”, conjunto integrado de regulamentação e actividades com o objectivo de melhorar a segurança;
- zzzz) “Publicação de Informação Aeronáutica” (AIP), a publicação emitida pelo INAC, I.P., e contendo informação aeronáutica essencial e duradoura para a navegação aérea;
- aaaaa) “Radiotelefonia”, forma de radiocomunicação com o objectivo de permitir a troca directa de informação;
- bbbbb) “Região de controlo”, espaço aéreo controlado que se estende em sentido ascendente a partir de um limite especificado acima da superfície terrestre;
- ccccc) “Região de controlo terminal”, a região de controlo normalmente estabelecida na confluência de rotas dos STA na vizinhança de um ou mais aeródromos com tráfego aéreo apreciável;
- ddddd) “Região de informação de voo” (RIV), um espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados os serviços de informação de voo e de alerta;
- eeeee) “Reporte”, comunicação contendo informação relevante para a prestação dos STA, serviços meteorológicos ou outros serviços relacionados com a operação de aeronaves;
- fffff) “Rolagem”, movimento de uma aeronave na superfície de um aeródromo, utilizando os seus próprios meios, excluindo a descolagem e aterragem;

- ggggg) “Rolagem aérea”, movimento de um helicóptero/VTOL sobre a superfície de um aeródromo, normalmente até uma altura associada ao efeito do solo e a uma velocidade inferior a 37Km/h (20Kt);
- hhhhh) “Rota dos serviços de tráfego aéreo”, rota especificada concebida para a canalização do fluxo de tráfego conforme necessário para a prestação dos serviços de tráfego aéreo;
- iiii) “Rota”, itinerário a seguir por uma aeronave durante a respectiva exploração;
- jjjj) “Rota Consultiva”, rota designada ao longo da qual é prestado o serviço consultivo;
- llll) “Rota de navegação regional”, rota dos STA estabelecida para uso por aeronaves com capacidade para utilizar navegação regional (RNAV);
- mmmmm) “Serviço automático de informação terminal” (ATIS), fornecimento automático de informação actual e de rotina a aeronaves a chegar e a partir ao longo das 24 horas ou numa porção de tempo especificada:
- i) Serviço automático de informação terminal por data link (D-ATIS). A prestação do ATIS através de data link;
  - ii) Serviço automático de informação terminal por voz (Voz-ATIS). A prestação do ATIS através de difusão contínua e repetida por voz.
- nnnnn) “Serviço consultivo”, serviço prestado dentro de um espaço aéreo com serviço consultivo para assegurar, na medida do possível, a separação entre aeronaves a operar com plano de voo IFR;
- ooooo) “Serviço de alerta”, serviço prestado com o objectivo de notificar os organismos apropriados sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento, e prestar assistência a esses organismos quando requerido;
- ppppp) “Serviço de controlo de aeródromo”, um serviço de CTA para o tráfego aéreo de aeródromo;
- qqqqq) “Serviço de controlo de aproximação”, um serviço de CTA para os voos controlados que chegam e partem;
- rrrrr) “Serviço de controlo regional”, um serviço de CTA para os voos controlados num bloco de espaço aéreo;

- sssss) “Serviço de controlo de tráfego aéreo”, serviço cuja prestação se destina a prevenir colisões entre aeronaves e, na área de manobra, entre as aeronaves e obstáculos e ainda a manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo;
- ttttt) “Serviço de gestão da placa de estacionamento”, serviço prestado para regular as actividades e o movimento de aeronaves e veículos na placa de estacionamento;
- uuuuu) “Serviço de informação de voo”, o serviço prestado com o fim de fornecer sugestões e informações úteis para a segurança e condução eficiente dos voos;
- vvvvv) “Serviços de navegação aérea”, os serviços de tráfego aéreo; os serviços de comunicação, navegação e vigilância; os serviços meteorológicos para navegação aérea; e os serviços de informação aeronáutica;
- xxxxx) “Serviços de tráfego aéreo”, os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de CTA (serviço de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);
- zzzzz) “Serviço fixo aeronáutico” (AFS – Aeronautical Fix Service), um serviço de telecomunicações entre pontos fixos especificados, estabelecido primariamente para garantir a segurança da navegação aérea e a regular, eficiente e económica operação dos serviços aéreos;
- aaaaa) “Serviços meteorológicos”, as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;
- bbbbb) “Serviço de rádio navegação”, serviço que presta informação de guiamento ou dados de posição para a eficiente e segura operação duma aeronave suportada numa ou mais ajudas rádio à navegação;
- ccccc) “Serviço móvel aeronáutico” (*Aeronautical mobile service* - RR S1.32), o serviço móvel de radiocomunicações entre estações aeronáuticas e aeronaves, ou entre aeronaves, nas quais podem participar estações que integram equipamentos de sobrevivência. Podem também incluir-se os rádios faróis

- destinados à localização de posições de situações de emergência nas frequências de perigo e emergência apropriadas;
- dddddd) “Sistema”, conjugação das funções aéreas e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;
- eeeeee) “Sistema de comunicações em conferência”, meios de comunicação com os quais pode ser estabelecida uma comunicação directa entre três ou mais lugares simultaneamente;
- ffffff) “Sistema de gestão de segurança” (SGS), aproximação sistemática para gerir a segurança, incluindo as estruturas organizacionais necessárias, responsabilidades, políticas e procedimentos;
- gggggg) “Sistema preventivo de colisão em voo” (ACAS), sistema existente na aeronave baseado nos sinais transponder do radar secundário de vigilância (SSR) que, operando de modo independente do equipamento localizado no solo, fornece avisos ao piloto sobre potenciais conflitos com aeronaves equipadas com transponder SSR;
- hhhhhh) “Tipo RCP” (*Required Communication Performance*), a etiqueta (ex. RCP 240) que representa os valores atribuídos aos parâmetros RCP para o tempo na troca de comunicações, continuidade, disponibilidade e integridade;
- iiiiii) “Torre de controlo de aeródromo”, órgão estabelecido para prestar o serviço de CTA ao tráfego de aeródromo;
- jjjjjj) “Tráfego de aeródromo”, todo o tráfego na área de manobra de um aeródromo e todas as aeronaves voando na vizinhança de um aeródromo;
- llllll) “Tráfego aéreo”, todas as aeronaves em voo ou operando na área de manobra de um aeródromo;
- mmmmmm) “Utilizadores do espaço aéreo”, ou abreviadamente “utilizadores”, todas as aeronaves exploradas como tráfego aéreo geral;
- nnnnnn) “Verificação cíclica de redundância” (CRC), o algoritmo matemático aplicado à expressão digital de dados que fornece um nível de garantia contra a perda ou alteração de dados;



- oooooo) “Vigilância automática dependente - (difusão ADS-B)”, os meios através dos quais as aeronaves, os veículos que circulam nos aeródromos e outros objectos, podem transmitir automaticamente e/ou receber dados, tais como identificação, posição e dados adicionais, em modo de difusão via data link;
- pppppp) “Vigilância automática dependente - (contrato ADS-C)”, os meios através dos quais, nos termos de um acordo ADS-C será permutado através de comunicações por ligação de dados, entre um sistema no solo e a aeronave, especificando em que condições ADS-C os reportes serão iniciados e quais os dados a incluir nos mesmos;
- qqqqqq) “Volta de base”, volta executada por uma aeronave durante a aproximação inicial entre o final do caminho de afastamento e o início do caminho intermédio ou do caminho da aproximação final. Os caminhos não são recíprocos;
- rrrrrr) “Voo controlado”, qualquer voo sujeito a uma autorização do CTA.;
- ssssss) “Voo IFR”, voo efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos;
- tttttt) “Voo VFR”, voo efectuado de acordo com as regras de voo visual;
- uuuuuu) “Voo VFR especial”, voo VFR autorizado pelo CTA a operar dentro de uma zona de controlo em condições meteorológicas abaixo de VMC;
- vvvvvv) “*Waypoint*”, a localização geográfica específica usada para definir uma rota de navegação regional ou o perfil de voo de uma aeronave aplicando navegação regional, sendo identificado do seguinte modo:
- i) *fly-by waypoint*, um *waypoint* que requer voltas antecipadas para permitir intercepções tangenciais do segmento seguinte de rota ou procedimento; ou
  - ii) *flyover waypoint*, o *waypoint* sobre o qual a volta é iniciada para adesão ao segmento seguinte de uma rota ou procedimento.
- xxxxxx) “Zona de controlo”, espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente a partir do solo até um limite superior especificado.

### Artigo 3.º

#### Abreviaturas

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) “AFIS” (*Aerodrome Flight Information Service*), SIV de aeródromo;
- b) “AIRAC” (*Aeronautical Information Regulation and Control*), regulamentação da informação aeronáutica e controlo;
- c) “AIP” (*Aeronautical Information Publication*), publicação de informação aeronáutica;
- d) “ALERFA”, código usado para significar a fase de alerta;
- e) “APCH” (*Approach*), aproximação;
- f) “ARO” (*Air Traffic Services Reporting Office*), órgão estabelecido com o objectivo de receber informação relativa aos serviços de tráfego aéreo e planos de voo submetidos antes da partida das aeronaves;
- g) “ARP” (*Aerodrome Reference Point*), ponto de referência do aeródromo ou aeródromos;
- h) “ATIS” (*Automatic Terminal Information Service*), difusão contínua de informação não relacionada com controlo de aeronaves, disponível nos aeroportos com significativa demanda de tráfego aéreo, contendo informação essencial relacionada, nomeadamente, com condições meteorológicas, pista em uso, tipos de aproximação esperados, NOTAM e informações relevantes para os pilotos;
- i) “ATM” (*Air traffic management*), gestão do tráfego aéreo que inclui os serviços de tráfego aéreo, a gestão do tráfego aéreo e a gestão do espaço aéreo;
- j) “CRC” (*Cyclic redundancy check*), verificação cíclica de redundância;
- l) “CAVOK” (*Ceiling and Visibility OK*), tecto e visibilidade OK;
- m) “CTA”, controlo de tráfego aéreo;
- n) “DESTREFA”, código usado para significar a fase de perigo;
- o) ETOPS (*Extended Twin Engine Operations*), operações de aeronaves bimotores com operação prolongada;
- p) “EUR”, região OACI europeia;
- q) “FMS”, (*Flight Management System*), sistema de gestão de voo;
- r) “HF” (*Hight frequency*), alta-frequência;

- s) “IFR” (*Instrument Flight Rules*), as regras de voo por instrumentos controladas, rotas onde é prestado serviço consultivo e rotas não controladas;
- t) “ILS” (*Instrument Landing System*), sistema de aterragem por instrumentos;
- u) “INCERFA”, código usado para significar fase de incerteza;
- v) “MSL”, nível médio das águas do mar;
- x) “IMC” (*Instrument Meteorological Conditions*), condições meteorológicas de voo por instrumentos;
- z) “INAC, I.P.”, Instituto Nacional de Aviação Civil, Instituto Público;
- aa) “NM” (*Nautical miles*), milhas náuticas;
- bb) “MLS” (*Microwave Landing System*), sistema de aterragem microondas;
- cc) “NOTAM” (*Notice to Airman*) o aviso difundido por meios de telecomunicações contendo informação relativa ao estabelecimento, às condições ou alterações de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal das operações de voo;
- dd) “OACI”, Organização de Aviação Civil Internacional instituída pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação internacional;
- ee) “PBN” (*Performance-based navigation*), Navegação baseada no desempenho;
- ff) “QNH”, acerto de altímetro para obter a elevação quando no solo;
- gg) «RNAV», (*Area navigation*), navegação regional;
- hh) «RNP» (*Required navigation performance*), desempenho de navegação exigido;
- ii) “RVSM” (*Reduced Vertical Separation Minimum*), separação vertical mínima reduzida;
- jj) “SCTA”, serviço de controlo de tráfego aéreo;
- ll) “SGS”, Sistema de Gestão da Segurança;
- mm) “SID” (*Standard Instrument Departure*), rota padrão de partida;
- nn) “SIGMET”, Informação preparada por um centro de observação meteorológica respeitante à existência ou à previsão da existência de fenómenos meteorológicos específicos que podem afectar a segurança das operações de aeronaves;
- oo) “SIV”, serviço de informação de voo;

- pp) “SMR” (*surface movement radar*), radar de solo;
- qq) “SSR”, radar secundário de vigilância;
- rr) “STA”, serviços de tráfego aéreo;
- ss) “STAR” (*Standard Arrival*), rota padrão de chegada;
- tt) “UTC” (*Coordinated Universal Time*), tempo universal coordenado;
- uu) “VAAC” (*Vulcanic Ash Advisory Centre*), centro de aviso de cinzas vulcânicas;
- vv) “VHF” (*Very High Frequency*), muito alta frequência;
- xx) “VFR” (*Visual Flight Rules*), regras de voo visual;
- zz) “VMC” (*Visual Meteorological Conditions*), prevalência de condições meteorológicas de voo visual;
- aaa) “VOR”, usada para significar VHF *Omni-directional Radio Range*, um tipo de sistema de rádio de navegação para aeronaves.

## CAPÍTULO II

### SECÇÃO I

#### **Parte geral**

##### Artigo 4.º

#### **Autoridade aeronáutica nacional para a aviação civil**

É designado o INAC, I.P. como autoridade aeronáutica nacional para a aviação civil à qual está cometida a prerrogativa de regulação da actividade aeronáutica, nos termos da vinculação do Estado Português às normas e princípios consagrados na Convenção de Chicago.

##### Artigo 5.º

#### **Repartição de atribuições entre o Estado e a Autoridade**

- 1 - Incumbe ao Estado português determinar, para os territórios sob sua jurisdição, as porções de espaço aéreo e os aeródromos em que são prestados os serviços de tráfego aéreo.
- 2 - Incumbe ao INAC, I.P. assegurar que as entidades prestadoras dos serviços de

tráfego aéreo exercem a sua actividade em conformidade com o disposto no presente diploma, salvo nos casos em que o Estado português decida delegar noutro Estado a responsabilidade pelo estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo em regiões de informação de voo, regiões de controlo ou zonas de controlo que integram os territórios sob sua jurisdição.

#### Artigo 6.º

##### **Delegação da responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo no território sob jurisdição portuguesa**

- 1 - Mediante a celebração de acordo internacional, o Estado Português pode delegar noutro Estado a responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo no território português, desde que tal delegação ocorra sem prejuízo da soberania nacional.
- 2 - A responsabilidade do Estado designado prestador nos termos do número anterior fica limitada aos aspectos de natureza técnica e operacional reportados a atribuições e competências relativas à segurança e processamento expedito de aeronaves que utilizem o espaço aéreo delegado.
- 3 - O Estado no qual venha a ser delegada a prestação, ao prestar os serviços de tráfego aéreo no território sob jurisdição do Estado Português, fá-lo de acordo com as necessidades deste, a quem compete criar as instalações e serviços considerados pelas partes necessários para a prossecução das atribuições a cargo do prestador dos serviços.
- 4 - No caso de se verificar delegação da prestação dos serviços de tráfego aéreo, é vedada ao Estado português a possibilidade de retirar ou modificar as instalações e serviços sem que previamente consulte o Estado prestador designado.
- 5 - O Estado português e o Estado designado prestador dos serviços de tráfego aéreo podem, a todo o tempo, revogar o acordo celebrado por ambos.

#### Artigo 7.º

##### **Espaço aéreo sobre alto mar e espaço aéreo de soberania indefinida**

- 1 - Na porção de espaço aéreo sobre alto mar, ou no espaço aéreo de soberania

indefinida em que se justifique a necessidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo, a responsabilidade por essa prestação é regulada através de acordos regionais de navegação aérea.

- 2 - O Estado que aceitar a responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo nas porções do espaço aéreo referidas no número anterior deve proceder ao estabelecimento e prestação dos serviços de acordo com o disposto no presente diploma.
- 3 - Para efeitos do presente diploma, a expressão "acordos regionais de navegação aérea" designa os acordos aprovados pelo Conselho da OACI, normalmente através de recomendações emanadas das Reuniões Regionais de Navegação Aérea.
- 4 - O Estado no qual for delegada a responsabilidade pela prestação dos serviços de tráfego aéreo sobre o alto mar, ou no espaço aéreo de soberania indefinida, pode aplicar os SARPs de forma consentânea com os adoptados para o espaço aéreo sob sua jurisdição.

#### Artigo 8.º

##### **Designação da entidade responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo**

- 1 - Determinada a necessidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo, o Estado português deve designar a entidade responsável pela prestação desses serviços.
- 2 - A entidade responsável pelo estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo pode ser um Estado ou uma organização prestadora dos serviços de tráfego aéreo com reconhecida competência.

#### Artigo 9.º

##### **Situações supervenientes**

- 1 - As situações supervenientes, associadas ao estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo, relativas a parte ou totalidade de um voo internacional são as seguintes:
  - a) Situação 1: Uma rota ou porção de uma rota situada no interior do espaço aéreo de soberania do Estado português estabelecida para a prestação dos seus próprios serviços de tráfego aéreo;

- b) Situação 2: Uma rota ou porção de uma rota situada no interior do espaço aéreo de soberania do Estado português que, por mútuo acordo, tenha delegado noutro Estado a responsabilidade pelo estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo;
  - c) Situação 3: Porção de uma rota situada no interior de espaço aéreo sobre o alto mar, ou de espaço aéreo de soberania indefinida, relativamente ao qual um Estado tenha aceite a responsabilidade pelo estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo.
- 2 - Para efeitos do presente diploma, o Estado que indica a entidade responsável pelo estabelecimento e prestação do serviço de tráfego aéreo é:
- a) Na Situação 1: O Estado com soberania sobre a parte relevante do espaço aéreo;
  - b) Na Situação 2: o Estado a quem tiver sido delegada a responsabilidade pelo estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo;
  - c) Na Situação 3: o Estado que tiver aceite a responsabilidade pelo estabelecimento e prestação dos serviços de tráfego aéreo.
- 3 - Compete ao INAC I.P., publicar regulamentação complementar nos termos e condições previstas no presente diploma.

#### Artigo 10.º

##### **Publicação de informação pertinente**

Quando determinada a necessidade do estabelecimento de serviços de tráfego aéreo, deve ser publicada, conforme necessário, informação pertinente relativa à utilização desses serviços.

#### SECÇÃO II

##### **Objectivos dos serviços de tráfego aéreo**

#### Artigo 11.º

##### **Especificação**

São objectivos do serviço de tráfego aéreo:

- a) Evitar colisões entre aeronaves;
- b) Evitar colisões entre aeronaves na área de manobra e obstáculos nessa área;
- c) Manter um escoamento ordenado e expedito do tráfego aéreo;
- d) Fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos;
- e) Notificar os organismos apropriados sempre que uma aeronave tenha necessidade dos serviços de busca e salvamento e prestar a esses organismos a assistência necessária.

### SECÇÃO III

#### **Divisão dos serviços de tráfego aéreo**

#### Artigo 12.º

#### **Serviços de tráfego aéreo**

- 1 - Os STA devem compreender os três serviços seguintes:
- a) O serviço de controlo de tráfego aéreo, com a finalidade de atingir os objectivos indicados nas alíneas *a)* a *c)* do artigo anterior e subdividido em:
    - i) Serviço de controlo regional, para a prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados, excepto nas fases desses voos descritas nas alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 do artigo 9.º, com a finalidade de atingir os objectivos descritos nas alíneas *a)* e *c)* do artigo anterior;
    - ii) Serviço de controlo de aproximação, para a prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados nas fases de chegada e/ou partida, com a finalidade de atingir os objectivos das alíneas *a)* e *c)* do artigo anterior;
    - iii) Serviço de controlo de aeródromo, para a prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo, salvo nas fases do voo descritas na subalínea anterior, com a finalidade de atingir os objectivos das alíneas *a)*, *b)* e *c)* do artigo anterior.
  - b) O serviço de informação de voo, com a finalidade de atingir o objectivo da alínea *d)* do artigo anterior;



- c) O serviço de alerta, com a finalidade de atingir o objectivo da alínea e) do artigo anterior.

#### SECÇÃO IV

### **Determinação da necessidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo**

#### Artigo 13.º

#### **Ponderações**

- 1 - A necessidade de prestar serviços de tráfego aéreo deve ser determinada tendo em consideração:
  - a) Os tipos de tráfego aéreo envolvidos;
  - b) A densidade do tráfego aéreo;
  - c) As condições meteorológicas;
  - d) A categoria operacional dos aeródromos;
  - e) Os tipos de voo envolvidos (IFR/VFR);
  - f) Outros factores relevantes.
- 2 - Quando, considerados os elementos envolvidos, não se mostre possível o estabelecimento de condições específicas para determinação da necessidade da prestação de serviços de tráfego aéreo em certas áreas ou locais, algumas situações podem ainda determinar a necessidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo em tais locais, nomeadamente:
  - a) A combinação de diferentes tipos de tráfego aéreo com diferentes velocidades (aeronaves convencionais, jactos, etc.), podendo todavia uma densidade de tráfego relativamente maior, mas constituída apenas por um único tipo de tráfego (só convencional ou só jacto), dispensar a existência de tais serviços;
  - b) O exercício de efeitos significativos pelas condições meteorológicas em regiões com um fluxo constante de tráfego aéreo (tráfego regular por exemplo), excluindo regiões sujeitas a tais condições, mas nas quais, o tráfego aéreo possa ser suspenso caso elas se verifiquem (voos VFR locais, por exemplo);
  - c) Os casos de vastas extensões de água, lugares montanhosos, inabitados ou isolados, em que se pode tornar necessária a prestação do serviço de tráfego

- 3 - O facto de aeronaves equipadas com sistema preventivo de colisão em voo (ACAS) operarem em determinadas porções de espaço aéreo não determina a necessidade da prestação dos serviços de tráfego aéreo nessas porções.

## SECÇÃO V

### **Designação das porções do espaço aéreo e aeródromos controlados onde são prestados serviços de tráfego aéreo**

#### Artigo 14.º

##### **Critério e identificação**

- 1 - Quando determinada a prestação de serviços de tráfego aéreo em certas porções de espaço aéreo ou em certos aeródromos, tais porções de espaço aéreo ou aeródromos devem ser designadas de acordo com a natureza dos serviços de tráfego aéreo a prestar, nos seguintes termos:
- a) «Regiões de informação de voo», as porções de espaço aéreo onde é determinado que deve ser prestado o SIV e o serviço de alerta;
  - b) «Regiões de controlo e zonas de controlo», as porções de espaço aéreo no interior das quais se determina que deve ser prestado o SCTA aos voos IFR que são classificadas como espaços aéreos das Classes B, C ou D;
  - c) «Aeródromos controlados», os aeródromos onde é determinada a prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo;
  - d) «Aeródromos não controlados», os aeródromos onde se determina a prestação do SIV e o serviço de alerta ao tráfego de aeródromo.
- 2 - As regiões de controlo e as zonas de controlo fazem parte da região de informação de voo no interior da qual estão inseridas.

## SECÇÃO VI

### **Classificação do espaço aéreo**

#### Artigo 15.º

### **Classificação e designação**

- 1 - Os espaços aéreos dos STA devem ser classificados do seguinte modo:
  - a) «Classe A», Espaço aéreo onde apenas são permitidos voos IFR, a todos os voos é prestado serviço de controlo de tráfego aéreo, e assegurada separação entre as aeronaves;
  - b) «Classe B», Espaço aéreo onde são permitidos voos IFR e VFR, a todos os voos é prestado serviço de controlo de tráfego aéreo, e assegurada separação entre as aeronaves;
  - c) «Classe C»,- Espaço aéreo onde são permitidos voos IFR e VFR, a todos os voos é prestado serviço de controlo de tráfego aéreo, e os voos IFR são separados dos outros voos IFR e dos voos VFR. Os voos VFR são separados dos voos IFR e recebem informação de tráfego relativamente aos outros voos VFR;
  - d) «Classe D», Espaço aéreo onde são permitidos voos IFR e VFR, sendo prestado a todos os voos o serviço de controlo de tráfego aéreo. Os voos IFR são separados dos outros voos IFR e recebem informação de tráfego relativamente aos voos VFR. Os voos VFR recebem informação de tráfego relativamente a todos os outros voos;
  - e) «Classe E», Espaço aéreo onde são permitidos voos IFR e VFR, sendo prestado serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos IFR que são separados dos outros voos IFR. Sempre que praticável, todos os voos recebem informação de tráfego. A classificação de espaço aéreo Classe E não deve ser utilizada para as zonas de controlo;
  - f) «Classe F», Espaço aéreo onde são permitidos voos IFR e VFR, sendo prestado a todos os voos IFR o serviço consultivo, recebendo todos os voos, a pedido, serviço de informação de voo;
  - g) «Classe G», Espaço aéreo onde são permitidos voos IFR e VFR, sendo que todos recebem, a pedido, o serviço de informação de voo.
- 2 - Para efeitos do previsto na alínea *f)* do número anterior, nos locais onde seja implementado o serviço consultivo de tráfego aéreo, tal implementação deverá ser tida como medida temporária, até que o mesmo possa ser substituído pelo serviço

de controlo de tráfego aéreo.

- 3 - Compete ao INAC, I.P. a escolha das classes de espaço aéreo que melhor se ajustarem às necessidades nacionais.
- 4 - Na escolha das classes de espaço aéreo devem ser tidos em consideração os acordos regionais sobre a matéria.
- 5 - O INAC, I.P. publicará regulamentação contendo os requisitos para os voos no interior de cada classe de espaço aéreo.
- 6 - Quando os espaços aéreos dos STA são sobrejacentes, os voos a um nível comum devem observar os requisitos do serviço, sendo-lhes prestado serviço do qual resulte a aplicação da classe de espaço aéreo menos restritiva.
- 7 - Na aplicação do critério constante do número anterior, o espaço aéreo da Classe B deve ser considerado menos restritivo do que o espaço aéreo da Classe A; o espaço aéreo da Classe C deve ser considerado menos restritivo do que o espaço aéreo Classe B, e assim sucessivamente.

## SECÇÃO VII

### **Desempenho de navegação e comunicações**

#### Artigo 16.º

#### **Operações baseadas no desempenho de navegação (PBN)**

- 1- Na aplicação da navegação baseada no desempenho, o INAC, I.P. estabelece especificações de navegação que quando aplicáveis em áreas específicas, caminhos ou rotas dos STA, as quais devem ser elaboradas em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea.
- 2- Na determinação da especificação de navegação, podem ser aplicadas limitações, como consequência de constrangimentos de infra-estruturas ou requisitos funcionais de navegação específicos.
- 3- As operações baseadas no desempenho devem ser introduzidas logo que praticável.
- 4- As especificações de navegação estabelecidas devem ser adequadas ao nível de comunicações, navegação e STA prestados no espaço aéreo de aplicação.
- 5- O INAC, I.P. publicará regulamentação sobre navegação baseada no desempenho e especificações de navegação

Artigo 17.º

**Requisitos de desempenho de comunicações (RCP)**

- 1- O INAC, I.P. publicará regulamentação sobre os tipos RCP em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea.
- 2- Os tipos RCP estabelecidos devem ser adequados ao nível de comunicações, navegação e os STA prestados num determinado espaço aéreo.

SECÇÃO VIII

**Estabelecimento e denominação dos órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo**

Artigo 18.º

**Órgãos dos serviços de tráfego aéreo**

Os STA devem ser prestados por órgãos de tráfego aéreo estabelecidos e denominados da seguinte forma:

- a) Centros de informação de voo, estabelecidos para prestar o SIV e o serviço de alerta no interior das regiões de informação de voo, salvo se a responsabilidade pela prestação desses serviços no interior duma região de informação de voo for atribuída a um órgão de CTA dotado de meios adequados para assumir tal responsabilidade;
- b) Órgãos de CTA, estabelecidos para prestar o SCTA, SIV e o serviço de alerta no interior das regiões de controlo, das zonas de controlo e nos aeródromos controlados.

SECÇÃO IX

**Especificações para as regiões de informação de voo, regiões de controlo e zonas de controlo**

Artigo 19.º

**Regra**

A delimitação do espaço aéreo dentro do qual devem ser prestados os STA deve estar relacionada, independentemente das fronteiras nacionais, com a natureza da estrutura de rotas e a necessidade dum serviço eficiente.

#### Artigo 20.º

##### **Regiões de informação de voo**

- 1- As regiões de informação de voo devem ser estabelecidas de modo a cobrir toda a estrutura de rotas aéreas servidas por essas regiões.
- 2- Uma região de informação de voo deve incluir todo o espaço aéreo no interior dos seus limites laterais, salvo quando limitada por uma região de informação de voo superior.
- 3- Quando uma região de informação de voo é limitada por uma região de informação de voo superior, o limite inferior especificado para a região de informação de voo superior deve constituir o limite vertical superior da região de informação de voo, e deve coincidir com um nível de cruzeiro VFR seleccionado da tabela a publicar pelo INAC, I.P..

#### Artigo 21.º

##### **Regiões de controlo**

- 1- As regiões de controlo, incluindo os corredores aéreos e as áreas de controlo terminal, devem ser estabelecidas de modo a abranger o espaço aéreo suficiente para conter as trajectórias ou partes das trajectórias dos voos IFR ou partes desses voos, aos quais se pretender prestar o SCTA, tendo em conta a cobertura e disponibilidade das ajudas à navegação normalmente utilizadas nessas regiões.
- 2- O limite inferior de uma região de controlo deve ser estabelecido a uma altura acima da terra ou da água nunca inferior a 200 m (700 pés).
- 3- Quando possível, para permitir a liberdade de circulação de voos VFR abaixo da região de controlo, o limite inferior da mesma deve ser estabelecido a uma altura superior à referida no número anterior.
- 4- Estabelecido um limite inferior da região de controlo acima de 900 m (3.000 pés) MSL, este deve coincidir com um dos níveis de cruzeiro VFR da tabela de níveis de

- 5- O limite superior da região de controlo deve ser estabelecido nas seguintes situações:
  - a) Quando o SCTA não for prestado acima desse limite superior; ou
  - b) Quando a região de controlo se situar abaixo de uma região de controlo superior, situação em que o seu limite superior deve coincidir com o limite inferior da região de controlo superior.
- 6- Quando estabelecido um limite superior para a região de controlo, este deve coincidir com um dos níveis de cruzeiro VFR da tabela de níveis de cruzeiro a publicar pelo INAC, I.P..

#### Artigo 22.º

#### **Regiões de informação de voo ou regiões de controlo no espaço aéreo superior**

Para limitar o número de regiões de informação de voo ou regiões de controlo a atravessar por aeronaves voando a níveis de voo elevados, uma região de informação de voo ou uma região de controlo, deve ser desenhada de modo a incluir o espaço aéreo superior situado dentro dos limites laterais de um determinado número de regiões inferiores de informação de voo ou regiões de controlo.

#### Artigo 23.º

#### **Zonas de controlo**

- 1- Os limites laterais das zonas de controlo devem incorporar, pelo menos, as porções do espaço aéreo não situadas no interior das regiões de controlo incluindo as trajectórias de voos IFR a chegar e a partir de aeródromos utilizados em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC).
- 2- Para os efeitos previstos no número anterior, as aeronaves em espera na vizinhança dos aeródromos consideram-se aeronaves a chegar.
- 3- Os limites laterais de uma zona de controlo devem estender-se até, pelo menos, 9.3 Km (5 MN) do centro do aeródromo ou aeródromos respectivos, nas direcções em que possam ser efectuadas aproximações.
- 4- Uma zona de controlo pode incluir dois ou mais aeródromos localizados próximo uns dos outros.

- 5- Quando uma zona de controlo se situar dentro dos limites laterais de uma região de controlo deve estender-se desde a superfície terrestre até, pelo menos, ao limite inferior da região de controlo sobrejacente.
- 6- Quando as circunstâncias o obrigarem, deve ser estabelecido um limite superior da zona de controlo mais elevado que o limite inferior da região de controlo sobrejacente.
- 7- Quando uma zona de controlo se localizar fora dos limites laterais da região de controlo, um limite superior deve ser estabelecido.
- 8- Quando se mostrar necessário o estabelecimento do limite superior da zona de controlo a um nível mais elevado do que o limite inferior da região de controlo sobrejacente, ou se a zona de controlo se localizar fora dos limites laterais de uma região de controlo, o limite superior deve corresponder a um nível que possa ser facilmente identificado pelos pilotos.
- 9- Quando o limite especificado no número anterior for superior a 900 m (3 000 pés) MSL, deve coincidir com um dos níveis de cruzeiro VFR da tabela de níveis de cruzeiro a publicar pelo INAC, I.P..

## SECÇÃO X

### **Identificação dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo e espaços aéreos**

#### Artigo 24.º

##### **Controlo regional e informação de voo**

Um centro de controlo regional ou um centro de informação de voo deve ser identificado pelo nome de uma vila, uma cidade, ou por características geográficas existentes na proximidade.

#### Artigo 25.º

##### **Torre de controlo e controlo de aproximação**

Uma torre de controlo de aeródromo ou um órgão de controlo de aproximação deve ser identificada pelo nome do aeródromo no qual está situado.



## Artigo 26.º

### **Zona de controlo, região de controlo e região de informação de voo**

Uma zona de controlo, uma região de controlo ou uma região de informação de voo deve ser identificada pelo nome do órgão com jurisdição sobre o espaço aéreo respectivo.

## SECÇÃO XI

### **Estabelecimento e identificação de rotas dos serviços de tráfego aéreo**

## Artigo 27.º

### **Espaços de protecção e identificadores**

- 1- Estabelecidas as rotas dos STA, um espaço de protecção ao longo de cada rota e um espaço aéreo seguro entre rotas adjacentes deve ser assegurado.
- 2- Quando a densidade, complexidade ou natureza do tráfego o recomendarem, devem ser estabelecidas rotas adicionais para o tráfego voando a baixas altitudes, incluindo helicópteros operando de e para plataformas de helicópteros localizadas em alto mar.
- 3- Ao determinar-se o espaço lateral entre as rotas mencionadas no número anterior, deve atender-se aos meios de navegação disponíveis e ao equipamento de navegação instalado a bordo dos helicópteros.
- 4- As rotas dos STA devem ser reconhecidas por identificadores.
- 5- Os identificadores das rotas dos STA que não sejam partidas padrão (SID) e rotas de chegada (STAR), devem ser seleccionadas de acordo com o estabelecido pelo INAC, I.P..
- 6- As partidas padrão (SID), rotas de chegada (STAR) e procedimentos associados devem ser identificados de acordo com o estabelecido pelo INAC, I.P..

## SECÇÃO XII

### **Estabelecimento e identificação de pontos de selecção/mudança, de pontos significativos e caminhos de circulação**

## Artigo 28.º

### **Regulamentação**

O INAC, I.P. publicará regulamentação complementar que contenha as normas para o estabelecimento de pontos de selecção/mudança.

#### Artigo 29.º

##### **Pontos significativos**

- 1- Devem ser estabelecidos pontos significativos com o objectivo de definir rotas dos STA, ou procedimentos de aproximação por instrumentos, considerando os requisitos dos STA para informação sobre o progresso das aeronaves em voo.
- 2- Os pontos significativos devem ser identificados por identificadores.
- 3- O INAC, I.P. publicará regulamentação complementar contendo as normas para o estabelecimento e identificação de pontos significativos.

#### Artigo 30.º

##### **Estabelecimento e identificação de caminhos para rolagem de aeronaves**

- 1- Devem ser estabelecidas caminhos padrão para a rolagem das aeronaves, de modo a permitir a circulação entre pistas e placas de estacionamento e entre estas e as áreas de manutenção, as quais devem ser directas, simples e concebidas de modo a evitar conflitos de tráfego aéreo.
- 2- Os caminhos padrão para rolagem de aeronaves devem ser identificados por identificadores de rotas de circulação diferentes dos utilizados para as pistas e rotas dos STA.

### SECÇÃO XIII

#### **Coordenação entre os serviços de tráfego aéreo e outras entidades**

#### Artigo 31.º

##### **Coordenação entre o operador e os serviços de tráfego aéreo**

- 1- Os órgãos dos STA, na prossecução dos seus objectivos, devem ter em devida conta as necessidades dos operadores previstas na legislação aplicável e, sempre que requerido por estes, colocar à sua disposição, ou dos seus representantes

designados, informação disponível que lhes permita cumprir com as suas responsabilidades.

- 2- Quando solicitado pelos operadores, as mensagens, incluindo os reportes de posição recebidos pelos órgãos dos STA relativos à operação de uma aeronave à qual está a ser prestado serviço de controlo operacional pelo operador, devem sempre que possível, ser facultadas imediatamente ao operador ou ao seu representante designado, de acordo com procedimentos localmente acordados.

#### Artigo 32.º

##### **Coordenação entre entidades militares e serviços de tráfego aéreo**

- 1- Os responsáveis pela prestação STA devem manter estreita cooperação com as entidades militares responsáveis por actividades que possam afectar os voos de aeronaves civis.
- 2- A coordenação de actividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis deve ser efectuada de acordo com o disposto no artigo seguinte.
- 3- Entre os órgãos dos STA e os órgãos militares apropriados devem ser estabelecidos procedimentos de modo a permitir a troca imediata de informação relevante para a condução segura e expedita dos voos das aeronaves civis.
- 4- De acordo com os procedimentos localmente acordados, os órgãos dos STA civis devem facultar aos órgãos militares apropriados, informação pertinente sobre os planos de voo e outros dados relevantes dos voos das aeronaves civis.
- 5- Com o objectivo de eliminar a necessidade de desencadear operações militares de interceptação, as entidades civis responsáveis pela prestação dos STA devem determinar as áreas ou rotas onde são aplicáveis os requisitos a publicar pelo INAC, I.P. em regulamentação complementar, relativos a planos de voo, comunicações bilaterais e reportes de posição, com a finalidade de garantir que os STA militares e civis envolvidos possuam informação que permita a identificação de aeronaves civis.
- 6- Devem ser estabelecidos procedimentos especiais para assegurar que:
  - a) Os órgãos dos STA são notificados sempre que um órgão militar observe que uma aeronave civil, ou supostamente civil, se aproxima ou tenha penetrado

- numa área que torne necessária uma acção de intercepção;
- b) Sejam desencadeadas as acções operacionais necessárias para identificar a aeronave, de modo a permitir que lhe seja prestada ajuda à navegação susceptível de evitar uma acção de intercepção.

#### Artigo 33.º

##### **Coordenação de actividades potencialmente perigosas para aeronaves civis**

- 1- Os acordos relativos a actividades potencialmente perigosas para aeronaves civis, quer sobre o território do Estado Português ou sobre alto mar, devem ser coordenados entre as autoridades dos STA apropriadas.
- 2- A coordenação a que se refere o número anterior deve ser efectuada com uma antecedência que permita a publicitação em tempo útil de informação sobre as actividades, de acordo com o estabelecido na legislação aplicável.
- 3- Quando a autoridade dos STA apropriada não for a do Estado onde se encontra a organização que planeia as actividades, a coordenação inicial deve ser efectuada através da autoridade dos STA responsável pelo espaço aéreo sobre o Estado onde se situa a organização.

#### Artigo 34.º

##### **Objectivo da coordenação**

- 1- O objectivo da coordenação a que se refere o artigo anterior deve ser o de estabelecer procedimentos que evitem riscos para as aeronaves civis e, simultaneamente, minimizar interferências na normal operação dessas aeronaves.
- 2- Na determinação dos procedimentos deve ser aplicado o seguinte:
  - a) Os locais ou áreas, horários e duração das actividades devem ser seleccionados de modo a evitar o encerramento ou a necessidade de redefinir as rotas dos STA estabelecidas, o bloqueamento de rotas economicamente mais vantajosas ou atrasos na operação de voos regulares, salvo se outra alternativa não existir;
  - b) A dimensão do espaço aéreo destinado à realização dessas actividades deve ser o menor possível;

- c) Deve ser assegurada comunicação bilateral directa entre as autoridades dos STA apropriadas ou os órgãos dos STA e a organização responsável pela condução das actividades perigosas, de modo a permitir a utilização do espaço aéreo no caso de emergência com aeronaves civis ou outro imprevisto do qual possa resultar a necessidade de proceder à interrupção da actividade perigosa.
- 3- As autoridades apropriadas dos STA são responsáveis pelo início do processo de publicação da informação relativa às actividades potencialmente perigosas.
- 4- Sempre que se preveja que as actividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis ocorram com carácter regular ou continuado, devem ser criados grupos de trabalho com o objectivo de garantir uma coordenação que salvaguarde os interesses das partes envolvidas.
- 5- Devem ser adoptadas medidas para evitar a emissão de feixes laser que possam afectar as operações de voo.
- 6- Com o objectivo de proporcionar capacidade adicional do espaço aéreo e melhorar a eficiência e a flexibilidade das operações das aeronaves, a autoridade, em estreita coordenação com os interessados, deve estabelecer procedimentos que permitam o uso flexível do espaço aéreo reservado destinado a actividades militares ou outras actividades especiais.
- 7- Os procedimentos a que se refere o número anterior devem permitir a todos os utilizadores acesso seguro ao espaço aéreo reservado.

#### Artigo 35.º

#### **Coordenação entre os serviços meteorológicos para navegação aérea e os serviços responsáveis pela prestação dos serviços de tráfego aéreo**

- 1- Com o objectivo de assegurar que as aeronaves recebem informação meteorológica actualizada para as suas operações, devem ser estabelecidos, onde tal se mostrar necessário, procedimentos entre os serviços meteorológicos para navegação aérea e os STA, de acordo com o seguinte:
  - a) Para além da utilização da informação meteorológica observada e derivada dos equipamentos, devem ser comunicadas ao serviço meteorológico para

- navegação aérea, nos termos e condições acordadas, as condições meteorológicas observadas pelo pessoal dos STA, ou outros elementos acordados entre as partes;
- b) Comunicar ao serviço meteorológico para a navegação aérea apropriado, logo que possível, fenómenos meteorológicos com relevância operacional observados pelo pessoal dos STA ou comunicados pelas aeronaves, sempre que estes não constarem no reporte meteorológico do aeródromo;
  - c) Comunicar ao serviço meteorológico para a navegação aérea apropriado, logo que possível, informação pertinente sobre actividade pré vulcânica, erupção vulcânica e informação sobre nuvens vulcânicas;
  - d) Os centros de controlo regional e os centros de informação de voo devem transmitir a informação mencionada na alínea c) do presente artigo aos serviços meteorológica associados e entidades nacionais responsáveis por actividade vulcânica (VAACs).
- 2- Os centros de controlo regional, centros de informação de voo e os serviços de observação meteorológica associados devem manter estreita coordenação para assegurar que a informação sobre cinza vulcânica incluída nas mensagens NOTAM e SIGMET é consistente.

#### Artigo 36.º

#### **Coordenação entre os serviços de informação aeronáutica e os serviços de tráfego aéreo**

- 1- Para assegurar que os serviços de informação aeronáutica detenham os dados que lhes permitam a divulgação de informação actualizada antes e durante o voo das aeronaves, devem ser estabelecidos procedimentos entre os serviços de informação aeronáutica e os STA para que estes comuniquem àqueles, com a maior brevidade:
- a) Informação sobre as condições no aeródromo;
  - b) O estado operacional das estruturas aeronáuticas, serviços e ajudas à navegação na sua área de responsabilidade;
  - c) A ocorrência de actividade vulcânica observada pelo pessoal dos STA ou reportada por aeronave; e

- d) Outra informação considerada operacionalmente relevante.
- 2- Antes de introduzir alterações nos sistemas de navegação aérea, os serviços responsáveis pelas alterações devem acautelar o tempo necessário para que o serviço de informação aeronáutica prepare, produza e submeta a informação relevante para aprovação.
  - 3- Para a prossecução do objectivo mencionado no número anterior deve ser estabelecida estreita coordenação entre os serviços responsáveis pela alteração e o serviço de informação aeronáutica.
  - 4- Deve ser dada especial importância a alterações na informação aeronáutica que afectam cartas ou sistemas assentes em computadores de navegação instalados a bordo das aeronaves (FMS), situação em que a notificação deve respeitar os ciclos AIRAC internacionalmente fixados, como resulta do estabelecido no Anexo 15 à Convenção de Chicago, Capítulo 6, Apêndice 4.
  - 5- Para cumprimento das datas AIRAC internacionalmente definidas, os STA, ao remeterem para publicação pelos serviços de informação aeronáutica informação ou dados em bruto, devem fazê-lo com uma antecedência de, pelo menos, 14 (catorze) dias.
  - 6- Os STA responsáveis pelo envio aos serviços de informação aeronáutica de informação/dados aeronáuticos em bruto, devem fazê-lo cumprindo os requisitos de exactidão e integridade aplicáveis aos dados aeronáuticos, de acordo com o disposto em regulamentação complementar a publicar pelo INAC, I.P.

#### SECÇÃO XIV

##### **Dados aeronáuticos**

##### Artigo 37.º

##### **Determinação, comunicação e precisão**

- 1- A determinação e comunicação dos dados aeronáuticos relacionados com os STA devem ser efectuadas de acordo os requisitos a publicar pelo INAC, I.P., tendo em conta os procedimentos dos sistemas de qualidade instituídos.
- 2- Os requisitos de precisão para os dados aeronáuticos devem ter por base um nível

de confiança de 95 por cento, devendo ser identificados três tipos de dados posicionais:

- a) Pontos vistoriados, nomeadamente as posições das ajudas à navegação;
- b) Pontos calculados, os cálculos matemáticos com base nos pontos conhecidos vistoriados de pontos no espaço/fixos; e
- c) Pontos declarados, nomeadamente pontos nos limites da região de informação de voo.

#### Artigo 38.º

##### **Integridade de dados**

- 1- O INAC, I.P. deve assegurar que a integridade dos dados aeronáuticos é mantida desde a pesquisa/origem até ao subsequente utilizador dos mesmos.
- 2- Os requisitos de integridade dos dados aeronáuticos devem ter em consideração o risco potencial resultante da possibilidade de adulteração dos mesmos e a sua indevida utilização.
- 3- Atento o referido no número anterior, deve ser aplicada a seguinte classificação e nível de integridade de dados:
  - a) Dados críticos, nível de integridade  $1 \times 10^{-8}$ : sempre que exista uma grande probabilidade de, utilizados dados essenciais adulterados, a continuidade do voo e aterragem segura de uma aeronave poder ficar gravemente em risco, donde poderá resultar a potencial probabilidade de ocorrer uma catástrofe.
  - b) Dados essenciais, nível de integridade  $1 \times 10^{-5}$ : sempre que exista uma fraca probabilidade de, utilizados dados essenciais adulterados, a continuidade do voo e aterragem segura de uma aeronave poder ficar gravemente em risco, podendo ocorrer uma catástrofe; e
  - c) Nível de integridade  $1 \times 10^{-3}$ : sempre que exista uma reduzida probabilidade de, utilizados dados de rotina adulterados, a continuidade do voo e aterragem segura de uma aeronave poder ficar gravemente em risco com potencial existência de risco de ocorrer uma catástrofe.

#### Artigo 39.º



### **Protecção de dados**

- 1- A protecção dos dados aeronáuticos electrónicos armazenados ou em trânsito deve ser integralmente acompanhada, através da verificação cíclica de redundância (CRC).
- 2- Para alcançar a protecção do nível de integridade dos dados aeronáuticos críticos e essenciais, tal como classificados no artigo anterior, deve ser aplicado, respectivamente, um algoritmo de verificação cíclica de redundância de 32 ou 24 bit.
- 3- Para alcançar a protecção do nível de integridade dos dados aeronáuticos de rotina, tal como classificado no artigo anterior, deve ser aplicado um algoritmo de verificação cíclica de redundância de 16 bit.

### Artigo 40.º

#### **Coordenadas e comunicação**

- 1- As coordenadas geográficas indicando latitude e a longitude devem ser determinadas e comunicadas à autoridade responsável pelos serviços de informação aeronáutica em termos do Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS 84), identificando as coordenadas geográficas que foram objecto de transformação em coordenadas WGS 84 através de meios matemáticos e cuja acuidade resultante do trabalho de campo inicial, permita concluir terem sido cumpridos os requisitos estabelecidos pelo INAC, I.P..
- 2- Os requisitos previstos no número anterior são estabelecidos em regulamentação complementar.
- 3- A ordem da exactidão do trabalho de campo e as determinações e cálculos deles derivados devem ser tais que, os dados operacionais de navegação obtidos para as fases de voo se situem dentro dos desvios máximos estabelecidos num quadro de referência apropriado, de acordo com o mencionado no n.º 1 do presente artigo.

### SECÇÃO XV

#### **Altitudes mínimas de voo**

Artigo 41.º

**Estabelecimento e aprovação**

- 1- As altitudes mínimas de voo para cada rota dos STA e região de controlo do território nacional devem ser estabelecidas e aprovadas pelo INAC, I.P..
- 2- As altitudes mínimas de voo estabelecidas devem assegurar a existência de um espaçamento mínimo que permita franquear o obstáculo mais elevado localizado na área em referência.

SECÇÃO XVI

**Serviço a aeronave em situação de emergência**

Artigo 42.º

**Assistência**

Deve ser dada especial atenção a uma aeronave que se conheça ou presuma encontrar-se em estado de emergência, incluindo quando sujeita a interferência ilícita, prestando-lhe assistência e atribuindo-lhe prioridade sobre as outras aeronaves, de acordo com o que as circunstâncias recomendarem.

Artigo 43.º

**Equipamento**

Para indicar que se encontra em situação de emergência, uma aeronave equipada com comunicações por ligação de dados (*data link*) ou SSR transponder deve utilizar o equipamento instalado a bordo das aeronaves da seguinte forma:

- a) Em modo A, Código 7700;
- b) Em modo A, Código 7500, para indicar especificamente que está a ser alvo de interferência ilícita;
- c) Activar a funcionalidade ADS de emergência e/ou de urgência, conforme apropriado; ou
- d) Transmitir a mensagem de emergência adequada através de CPDLC.

Artigo 44.º

### **Factores humanos**

Nas comunicações entre órgãos dos STA e as aeronaves em situação de emergência devem ser respeitados os princípios de Factores Humanos estabelecidos em regulamentação complementar.

#### **Artigo 45.º**

##### **Procedimentos**

- 1- Verificada a existência ou suspeita de interferência ilícita com uma aeronave, os órgãos dos STA devem atender de imediato os seus pedidos.
- 2- Os órgãos dos STA devem continuar a transmitir informações pertinentes para a condução segura do voo e tomar as medidas necessárias para evitar demoras em todas as fases do voo, especialmente a aterragem segura da aeronave.
- 3- Os órgãos dos STA ao verificarem a existência ou suspeitarem de interferência ilícita com uma aeronave devem, de acordo com procedimentos localmente acordados, informar imediatamente a entidade apropriada designada pelo governo e trocar informação com o operador da aeronave ou seu representante designado.

### **SECÇÃO XVII**

#### **Contingências em voo**

#### **Artigo 46.º**

##### **Aeronave perdida ou não identificada**

- 1- Uma aeronave considera-se perdida quando se desvia significativamente do caminho previsto ou comunica que se encontra perdida.
- 2- Considera-se como não identificada uma aeronave observada ou de que se tem conhecimento que opera numa determinada área, sem que a sua identificação se tenha verificado.
- 3- Logo que um órgão dos STA tomar conhecimento da existência de uma aeronave perdida, deve adoptar todas as medidas mencionadas nos números 4 e 5 do presente artigo, com o objectivo de assistir a aeronave e assegurar a protecção do voo.

- 4- Se a posição da aeronave não for conhecida, o órgão dos STA deve:
  - a) Tentar estabelecer comunicação bilateral com a aeronave, salvo se essa comunicação tiver sido estabelecida;
  - b) Usar todos os meios disponíveis para determinar a sua posição;
  - c) Informar outros órgãos dos STA em cuja área a aeronave se tenha perdido ou possa ter-se perdido, tendo em consideração todos os factores que, na circunstância, possam ter afectado a navegação da aeronave;
  - d) Informar, de acordo com procedimentos localmente estabelecidos, os órgãos militares apropriados, fornecendo os dados pertinentes do plano de voo e outros relacionados com a aeronave perdida;
  - e) Solicitar dos órgãos referidos nas alíneas c) e d) e das outras aeronaves em voo, toda a colaboração para estabelecer comunicação com a aeronave e determinar a sua posição.
- 5- Estabelecida a posição da aeronave, o órgão dos STA deve:
  - a) Informar a aeronave da sua posição e dar a conhecer as acções correctivas a adoptar; e
  - b) Informar os outros órgãos dos STA e os órgãos militares apropriados, fornecendo informação sobre a aeronave perdida e quaisquer informações transmitidas à mesma.
- 6- Um órgão dos STA ao ter conhecimento da existência de uma aeronave não identificada na sua área, deve tomar medidas para a identificar, na medida em que a identificação constitua condição para a prestação dos STA, ou quando a identificação for solicitada pelas entidades militares apropriadas, de acordo com procedimentos localmente estabelecidos.
- 7- No caso previsto no número anterior, o órgão dos STA deve adoptar, de entre as medidas a seguir indicadas, a que melhor se ajustar às circunstâncias:
  - a) Tentar estabelecer comunicação bilateral com a aeronave;
  - b) Interpelar outros órgãos dos STA situados no interior da região de informação de voo com a finalidade de obter informação sobre o voo, solicitando assistência para o estabelecimento de comunicação bilateral com a aeronave;

- c) Interpelar os órgãos dos STA que prestam serviços nas regiões de informação de voo adjacentes, com a finalidade de obter informação sobre o voo e solicitando a sua ajuda para o estabelecimento de comunicação bilateral com a aeronave;
  - d) Tentar obter informação de outras aeronaves que se encontrem na área.
- 8- O órgão dos STA deve, quando necessário, informar o órgão militar apropriado, logo que concluída a identificação da aeronave.
- 9- Um órgão dos STA ao suspeitar que uma aeronave perdida ou não identificada possa estar a ser objecto de interferência ilícita, deve informar imediatamente a entidade apropriada designada pelo governo, de acordo com os procedimentos localmente acordados.

#### Artigo 47.º

##### **Intercepção de aeronaves civis**

- 1- O órgão dos STA ao tomar conhecimento de que uma aeronave está a ser alvo de intercepção na sua área de responsabilidade deve adoptar, de entre as medidas a seguir indicadas, as que melhor se ajustarem às circunstâncias:
- a) Tentar estabelecer comunicação bilateral com a aeronave objecto de intercepção, com recurso a qualquer meio disponível, incluindo a frequência de emergência de 121.5 MHz, salvo se essa comunicação já estiver estabelecida;
  - b) Informar o piloto da aeronave sujeita a intercepção da acção de intercepção em curso;
  - c) Estabelecer contacto com o órgão responsável pela intercepção, mantendo simultaneamente comunicação bilateral com a aeronave responsável pela intercepção e fornecendo-lhe a informação disponível sobre a aeronave objecto de intercepção;
  - d) Retransmitir, quando necessário, mensagens entre a aeronave responsável pela intercepção ou o órgão de controlo responsável pela intercepção e a aeronave objecto de intercepção;
  - e) Em estreita coordenação com o órgão de controlo responsável pela

intercepção, tomar as medidas necessárias para assegurar a segurança da aeronave objecto de intercepção;

- f) Informar os órgãos dos STA das regiões de informação de voo adjacentes, quando as circunstâncias permitirem concluir que a aeronave desapareceu nessas regiões.

2- Logo que um órgão dos STA tomar conhecimento que uma aeronave está a ser objecto de intercepção fora da sua área de responsabilidade, deve adoptar, de entre as medidas a seguir indicadas, a que melhor se ajustar às circunstâncias:

- a) Informar o órgão dos STA responsável pelo espaço aéreo onde a intercepção está a ter lugar, fornecendo-lhe todas as informações disponíveis que possam contribuir para a identificação da aeronave, solicitando permissão para a adopção das medidas contidas no n.º 1 do presente artigo;
- b) Retransmitir mensagens entre a aeronave objecto de intercepção e o órgão dos STA apropriado, o órgão de controlo responsável pela intercepção ou a aeronave responsável pela intercepção.

## SECÇÃO XVIII

### **Tempo nos serviços de tráfego aéreo**

#### Artigo 48.º

##### **Unidade de tempo**

Os órgãos dos STA devem usar o Tempo Universal Coordenado (UTC), que deve indicar o tempo em horas, minutos e, quando solicitado segundos, com referência às 24 horas do dia e início à meia-noite.

#### Artigo 49.º

##### **Equipamento para visualização do tempo**

Os órgãos dos STA devem estar equipados com relógios instalados em locais claramente visíveis a partir de cada uma das posições de trabalho do órgão, indicando a unidade de tempo em horas, minutos e segundos.

Artigo 50.º

**Verificação e desvios aceitáveis**

- 1- Os relógios e outros dispositivos de gravação do tempo existentes nos órgãos dos STA devem ser verificados, de modo a indicarem permanentemente a hora certa, com desvio aceitável de mais ou menos 30 (trinta) segundos relativamente à hora UTC.
- 2- Quando os órgãos dos STA utilizarem comunicações por ligação de dados (*data link*), os relógios e outros dispositivos de gravação do tempo devem ser verificados, de modo a indicarem a hora certa, com desvio aceitável até mais ou menos 1 (um) segundo relativamente à hora UTC.

Artigo 51.º

**Procedimento para acerto horário**

A hora certa deve ser obtida através de uma estação padrão para acerto horário ou, no caso de não ser possível, mediante recurso a entidade que tenha obtido a hora certa através dessa estação.

Artigo 52.º

**Fornecimento da hora certa pelos serviços de tráfego aéreo**

- 1- As torres de controlo de aeródromo devem fornecer ao piloto a hora certa antes da aeronave iniciar a rolagem, salvo se estiverem estabelecidas medidas para o piloto obter a hora certa através de outras fontes.
- 2- Os órgãos dos STA devem ainda fornecer aos pilotos das aeronaves a hora certa sempre que estes a solicitarem.
- 3- Os acertos horários devem ser fornecidos com referência aos 30 (trinta) segundos mais próximos.

SECÇÃO XIX

**Estabelecimento de requisitos para o transporte a bordo e operação de transponder de reporte de altitude de pressão**

Artigo 53.º

**Competência e estabelecimento**

- 1- O INAC, I.P. deve estabelecer os requisitos para o transporte a bordo e operação de transponder de reporte de altitude de pressão, no interior de determinadas porções do espaço aéreo.
- 2- Para cumprimento do disposto no número anterior, o INAC, I.P. publicará regulamentação complementar contendo os requisitos sobre transporte a bordo e operação de transponder de reporte de altitude de pressão.

SECÇÃO XX

**Gestão da segurança**

Artigo 54.º

**Programa de segurança**

- 1- O programa de gestão de segurança aplicável no espaço aéreo da responsabilidade do Estado Português consta do Regulamento (CE) N.º 2096/2005 de 20 de Dezembro e regulamentação complementar.
- 2- O Regulamento a que se refere o número anterior estabelece ainda a obrigatoriedade dos prestadores de serviços de navegação aérea instituírem um SGS.

SECÇÃO XXI

**Sistema comum de referência**

Artigo 55.º

**Sistema horizontal de referência**

- 1- O Sistema Geodésico Universal – 1984 (WGS-84) deve ser usado como sistema horizontal geodésico de referência para a navegação aérea.
- 2- As coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas, indicando latitude e longitude, devem ser expressas em termos de dados de referência geodésica WGS-84.



Artigo 56.º

**Sistema vertical de referência**

O dado nível médio das águas do mar (MSL), que fornece a relação entre a elevação - altura gravítica e uma superfície conhecida como geóide, deve ser usado como sistema vertical de referência para a navegação aérea.

Artigo 57.º

**Sistema temporal de referência**

- 1- O calendário Gregoriano e o Tempo Universal Coordenado (UTC) devem ser usados como sistema temporal de referência para a navegação aérea.
- 2- Quando usado um sistema temporal de referência diferente do mencionado no número anterior, tal deve ser indicado na parte GEN 2-1-2 da Publicação de Informação Aeronáutica Portugal (AIP).

SECÇÃO XXII

**Proficiência linguística**

Artigo 58.º

**Expressão e compreensão**

Os prestadores dos STA devem assegurar que os controladores de tráfego aéreo falam e entendem a língua(s) usada(s) nas comunicações radiotelefónicas, de acordo com a legislação aplicável

Artigo 59.º

**Língua mutuamente acordada**

- 1- As comunicações entre órgãos dos STA devem ser efectuadas numa língua mutuamente acordada.
- 2- Não havendo língua mutuamente acordada para comunicações entre órgãos dos STA, deve ser utilizado o Inglês como língua de comunicação.

SECÇÃO XXIII

## **Arranjos de contingências**

### Artigo 60.º

#### **Planos de contingência**

- 1- Os prestadores dos STA devem elaborar e publicar planos de contingência para aplicar no espaço aéreo da sua responsabilidade, nos casos de interrupção ou risco potencial de interrupção dos seus serviços e serviços de apoio associados.
- 2- Quando necessário, os planos de contingência devem ser elaborados com a colaboração da OACI, em estreita coordenação com os prestadores dos STA responsáveis pela prestação dos mesmos nas porções de espaço aéreo adjacentes e os utilizadores do espaço aéreo interessados.

## CAPÍTULO III

### **Serviço de controlo de tráfego aéreo**

#### Artigo 61.º

#### **Âmbito de aplicação**

O SCTA deve ser prestado a:

- a) Todos os voos IFR nos espaços aéreos das Classes A, B, C, D e E;
- b) Todos os voos VFR nos espaços aéreos das Classes B, C e D;
- c) Todos os voos VFR especial;
- d) Todo o tráfego de aeródromo nos aeródromos controlados.

## SECÇÃO I

### **Prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo**

#### Artigo 62.º

#### **Alocação do serviço**

- 1- O SCTA descrito no artigo 11.º do presente diploma deve ser prestado pelos órgãos indicados no número seguinte.
- 2- O Serviço de controlo regional:

- a) Por um centro de controlo regional; ou
  - b) Pelo órgão que presta serviço de controlo de aproximação numa zona de controlo ou numa região de controlo de dimensão limitada, estabelecida essencialmente para a prestação do serviço de controlo de aproximação e onde não existe estabelecido um centro de controlo regional.
- 3- O Serviço de controlo de aproximação:
- a) Por uma torre de controlo de aeródromo, ou por um centro de controlo regional, quando necessário ou desejável agregar num só órgão as responsabilidades e atribuições do serviço de controlo de aproximação e do serviço de controlo de aeródromo ou o serviço de controlo regional;
  - b) Por um órgão de controlo de aproximação, quando for necessário ou desejável estabelecer um órgão autónomo.
- 4- O Serviço de controlo de aeródromo, por uma torre de controlo de aeródromo.
- 5- A prestação de serviços específicos na placa estacionamento, nomeadamente o serviço de gestão de placa, pode ser entregue a uma torre de controlo de aeródromo ou a um órgão autónomo.

## SECÇÃO II

### **Operação do serviço de controlo de tráfego aéreo**

#### Artigo 63.º

#### **Condições e obrigações**

A fim de prestar o SCTA, um órgão de CTA deve:

- a) Receber informação sobre o movimento esperado de cada aeronave, ou alteração ao mesmo e informação actual sobre o progresso permanente do voo de cada aeronave;
- b) Determinar, através da informação recebida, a posição relativa das aeronaves conhecidas;
- c) Fornecer autorizações do CTA e informações destinadas a evitar colisões entre aeronaves sob o seu controlo, expedindo e mantendo um fluxo ordenado do tráfego;

- d) Quando necessário, coordenar as autorizações do CTA com outros órgãos de controlo:
  - i) Sempre que uma aeronave se encontre na iminência de entrar em conflito com o tráfego aéreo voando sob controlo de outro órgão de controlo;
  - ii) Antes da transferência do controlo de uma aeronave para outro órgão de controlo.

#### Artigo 64.º

##### **Informação relativa ao movimento de aeronaves**

A informação relativa ao movimento de aeronaves, conjuntamente com o registo das autorizações do CTA fornecidas, deve ser representada de modo a permitir a sua análise imediata, a fim de manter um fluxo eficiente do tráfego aéreo com separação adequada entre aeronaves.

#### Artigo 65.º

##### **Gravação do ambiente de trabalho**

Os órgãos de CTA devem estar equipados com dispositivos para gravação do ambiente de trabalho, incluindo as posições de trabalho dos controladores de tráfego aéreo, com capacidade para reter a informação gravada durante, pelo menos, as últimas 24 (vinte e quatro) horas da operação.

#### Artigo 66.º

##### **Condições para o fornecimento de autorizações do controlo de tráfego aéreo**

As autorizações do CTA fornecidas pelos órgãos de controlo devem assegurar separação entre:

- a) Todos os voos nos espaços aéreos das Classes A e B;
- b) Voos IFR nos espaços aéreos das Classes C, D e E;
- c) Voos IFR e voos VFR no espaço aéreo Classe C;
- d) Voos IFR e voos VFR especial;
- e) Voos VFR especial.

## Artigo 67.º

### **Modos para obtenção de separação**

- 1- A separação a aplicar por um órgão de CTA deve ser obtida através de, pelo menos, um das seguintes modos:
  - a) Separação vertical, que se obtém através da atribuição de níveis diferentes seleccionados:
    - i) Da tabela de níveis de cruzeiro a publicar pelo INAC, I.P.; ou
    - ii) Da tabela de níveis de cruzeiro modificada da OACI a publicar pelo INAC, I.P., para voos acima do FL 410,excepto, quando a correspondência entre níveis e caminhos aí prescrita não deva ser aplicada por determinação expressa na publicações de informação aeronáutica apropriada ou em resultado das autorizações do CTA fornecidas às aeronaves.
  - b) Separação horizontal, que se obtém garantindo:
    - i) Separação longitudinal, que se obtém mantendo um intervalo de tempo, ou uma distância entre aeronaves voando ao longo do mesmo caminho, caminhos convergentes, ou caminhos recíprocos; ou
    - ii) Separação lateral, que se obtém mantendo as aeronaves em rotas diferentes, ou em lugares geográficas diferentes;
  - c) Separação composta, que se obtém através da combinação da separação vertical com uma das outras formas de separação especificadas na alínea b) acima, usando para cada forma de separação, mínimos que poderão ser menores, mas nunca inferiores a metade das utilizadas por cada uma das separações usadas na combinação quando individualmente aplicadas.
- 2- A separação composta só deve ser aplicada quando determinado por acordos regionais de navegação aérea.

## Artigo 68.º

### **Separação vertical mínima reduzida (RVSM)**

- 1- Para todo o espaço aéreo onde a separação vertical mínima de 300m (1000 Pés) é aplicada entre o FL 290 e o FL 410 inclusive, deve ser instituído, com base em acordo regional, um programa para controlar a capacidade das aeronaves manterem

os níveis de voo atribuídos, de modo a assegurar que a implementação e continuidade da aplicação dessa separação vertical mínima está de acordo com os objectivos de segurança.

- 2- Os recursos disponibilizados para controlar a manutenção dos níveis de voo atribuídos no âmbito do programa referido no número anterior devem ser adequados ao controlo dos tipos relevantes de aeronaves de todos os operadores que operam no espaço aéreo RVSM.
- 3- Através de acordos inter-regionais, devem ser instituídos mecanismos que permitem a partilha entre regiões, dos dados obtidos pelo programa de controlo a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

### SECÇÃO XIII

#### **Mínimos de Separação**

##### Artigo 69.º

#### **Critérios de selecção**

- 1- A mínima separação a aplicar em determinada porção do espaço aéreo deve ser seleccionada do seguinte modo:
  - a) A mínima separação deve ser seleccionada de entre as separações especificadas no PANS ATM e nos Procedimentos Suplementares Regionais aplicáveis às situações aí estabelecidas, salvo quando os tipos de ajudas usadas ou as circunstâncias prevalentes não se encontrem previstas nas disposições da OACI em vigor, situação em que, quando necessário, outra mínima separação deve ser estabelecida:
    - i) Pelo INAC, I.P., após consultados os utilizadores, para rotas ou porções de rotas no interior do espaço aéreo de soberania nacional;
    - ii) Por acordos regionais de navegação aérea, para rotas ou porções de rotas no interior do espaço aéreo sobre o alto mar ou no espaço aéreo de soberania indefinida.
  - b) A selecção da mínima separação deve ser feita mediante consulta entre as entidades responsáveis pela prestação dos STA em espaços aéreos adjacentes,

quando:

- i) O tráfego passar de um para o outro espaço aéreo adjacente;
- ii) As rotas se situam na proximidade dos limites comuns das áreas de responsabilidade de espaços aéreos adjacentes, devendo neste caso, ser aplicadas mínimas separações de acordo com as circunstâncias.

Artigo 70.º

### **Comunicações obrigatórias**

Os detalhes sobre as mínimas separações seleccionadas e as suas áreas de aplicação devem ser comunicados:

- a) Aos órgãos dos STA interessados; e
- b) Aos pilotos e operadoras através das publicações de informação aeronáutica, quando a separação entre aeronaves se basear na utilização pela aeronave de ajudas à navegação específicas, ou técnicas de navegação específicas.

SECÇÃO XIV

### **Responsabilidade pelo controlo**

Artigo 71.º

#### **Responsabilidade pelo controlo de voos individuais**

Um voo controlado deve estar, a todo o tempo, sob controlo de apenas um único órgão de CTA.

Artigo 72.º

#### **Responsabilidade pelo controlo num bloco específico de espaço aéreo**

A responsabilidade pelo controlo de todas as aeronaves que voem no interior de um dado bloco de espaço aéreo deve ser atribuída a um só órgão de CTA, podendo todavia o controlo de uma aeronave ou de grupos de aeronaves ser delegado noutros órgãos de CTA, desde que assegurada coordenação entre todos os órgãos envolvidos.

Artigo 73.º

### **Transferência da responsabilidade do controlo**

A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave deve ser transferida de um órgão de CTA para outro, de acordo com o estabelecido nos artigos seguintes.

#### **Artigo 74.º**

##### **Transferência entre dois órgãos que prestam serviço de controlo regional**

A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave deve ser transferida de um órgão que presta o serviço de controlo regional numa região de controlo, para outro que presta o serviço de controlo regional numa região de controlo adjacente, à hora de atravessamento do limite comum às duas regiões de controlo, de acordo com a hora estimada pelo centro de controlo regional que tem controlo sobre a aeronave, ou noutra ponto ou a outra hora, conforme acordado entre os dois órgãos.

#### **Artigo 75.º**

##### **Transferência entre um órgão que presta serviço de controlo regional e outro que presta serviço de controlo de aproximação**

A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave deve ser transferida de um órgão que presta serviço de controlo regional para outro que presta serviço de controlo de aproximação, e vice-versa, num ponto ou a uma hora, conforme acordado entre os dois órgãos.

#### **Artigo 76.º**

##### **Transferência entre um órgão que presta serviço de controlo de aproximação e uma torre de controlo - aeronave a chegar**

A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave a chegar, deve ser transferida de um órgão que presta o serviço de controlo de aproximação para uma torre de controlo de aeródromo, quando a aeronave:

- a) Se encontrar na vizinhança do aeródromo, e
  - i) Considerar-se que pode completar a sua aproximação e aterragem com referência visual com solo; ou
  - ii) Encontrar condições meteorológicas visuais ininterruptas; ou



- b) Se encontrar num ponto estabelecido ou nível, de acordo com o especificado nas cartas de acordo, cartas de operação ou instruções dos STA do órgão;
- c) Tiver aterrado.

#### Artigo 77.º

#### **Transferência entre um órgão que presta serviço de controlo de aproximação e uma torre de controlo - aeronave a partir**

A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave a partir, deve ser transferida de uma torre de controlo de aeródromo para o órgão que presta serviço de controlo de aproximação do seguinte modo:

- a) Prevalecendo condições meteorológicas visuais na vizinhança do aeródromo;
  - i) Antes da aeronave abandonar a vizinhança do aeródromo,
  - ii) Antes da aeronave encontrar condições meteorológicas por instrumentos, ou
  - iii) Num ponto estabelecido ou nível,

de acordo com o especificado nas cartas de acordo, cartas de operação ou instruções dos STA do órgão.

- b) Prevalecendo condições meteorológicas por instrumentos no aeródromo;
  - i) Imediatamente após a descolagem da aeronave, ou
  - ii) Num ponto estabelecido ou nível,

de acordo com o especificado nas cartas de acordo, cartas de operação ou instruções dos STA do órgão.

#### Artigo 78.º

#### **Transferência entre sectores ou posições de controlo dentro do mesmo órgão de controlo de tráfego aéreo**

A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave deve ser transferida de um sector ou posição de controlo para outro sector ou posição dentro do mesmo órgão de CTA, num ponto, nível ou hora, de acordo com o especificado nas instruções dos STA do órgão.

#### Artigo 79.º

### Coordenação da transferência

- 1- A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave não deve ser transferida de um órgão de CTA para outro, sem o consentimento do órgão de controlo aceitante.
- 2- O consentimento a que se refere o número anterior deve ser obtido de acordo com o estabelecido nos n.º 3, 4 e 5 do presente artigo.
- 3- O órgão de controlo transferente deve comunicar na proposta de transferência ao órgão de controlo aceitante as partes apropriadas do plano de voo em vigor e qualquer outra informação de controlo pertinente relacionada com a transferência.
- 4- Quando a transferência de controlo se efectuar com o uso de dados radar ou ADS-B, a informação de controlo pertinente para a transferência deve incluir dados relativos à posição e, se necessário, o caminho e velocidade da aeronave tal como observados no radar ou ADS-B imediatamente antes da transferência.
- 5- Quando a transferência de controlo se efectuar com o uso de dados ADS-C, a informação de controlo pertinente para a transferência deve incluir a posição a quatro dimensões e, se necessário, outra informação pertinente.
- 6- O órgão de controlo aceitante deve:
  - a) Indicar a capacidade de aceitar o controlo da aeronave nas condições propostas pelo órgão de controlo transferente, salvo quando em virtude de acordo prévio entre os dois órgãos envolvidos, a ausência de qualquer indicação seja considerada como aceitação das condições propostas, ou o aceitante indicar as alterações necessárias; e
  - b) Especificar qualquer outra informação ou autorização para a parte subsequente do voo, que deve ser do conhecimento da aeronave no momento da transferência.
- 7- O órgão de controlo aceitante deve informar o órgão de controlo transferente quando estabelecer comunicações bilateral voz ou por ligação de dados (*data link*) com a aeronave e assumir o controlo da aeronave transferida, salvo quando existir procedimento em contrário acordado entre os dois órgãos de controlo envolvidos.
- 8- Os procedimentos de coordenação aplicáveis, incluindo pontos de transferência de controlo, devem ser especificados em cartas de acordo ou em cartas de operação e nas instruções dos STA do órgão, conforme apropriado.

## SECÇÃO XV

### **Autorizações do controlo de tráfego aéreo**

#### Artigo 80.º

##### **Condições**

- 1- As autorizações do CTA devem ser unicamente fundamentadas nos requisitos para a prestação do serviço de CTA.
- 2- Na prestação do SIV, incluindo a prestação do AFIS, não devem ser fornecidas autorizações ou instruções do CTA, salvo quando solicitada a retransmissão das mesmas por órgão apropriado dos STA prestador do SCTA.
- 3- Os prestadores do SIV e AFIS, sempre que instados a transmitir as autorizações ou instruções do CTA referidas no número anterior, devem identificar na retransmissão, o órgão do SCTA responsável pelo seu fornecimento.
- 4- O disposto nos números 2 e 3 do presente artigo não se aplica quando um STA presta, simultaneamente, o SIV e o SCTA.

#### Artigo 81.º

##### **Conteúdo das autorizações do controlo de tráfego aéreo**

- 1- Uma autorização do controlo de tráfego aéreo deve conter:
  - a) A identificação da aeronave, tal como indicado no plano de voo;
  - b) O limite da autorização;
  - c) A rota do voo;
  - d) O nível ou níveis de voo para a totalidade da rota ou parte dela e alteração de níveis, quando solicitado
  - e) Quaisquer instruções ou informações necessárias sobre outras matérias, nomeadamente manobras de aproximação ou de partida, comunicações rádio e a hora a que expira a autorização.
- 2- Quando necessário, devem ser estabelecidas rotas padrão de partida (SID), rotas de chegada (STAR) e procedimentos associados, a fim de facilitar:
  - a) Um ordenamento seguro e expedito do tráfego aéreo;
  - b) A descrição da rota e do procedimento aplicável nas autorizações do CTA.

Artigo 82.º

**Autorizações do controlo para voos transónicos**

- 1- A autorização do CTA relativa à fase de aceleração transónica de um voo supersónico deve estender-se, pelo menos, até ao final dessa fase.
- 2- A autorização do CTA relativa à desaceleração e descida de uma aeronave, desde a fase de cruzeiro supersónica até à fase subsónica do voo, deve assegurar a realização de uma descida ininterrupta, pelo menos durante a fase transónica.

Artigo 83.º

**Repetição das autorizações de controlo de tráfego aéreo e da informação de segurança associada**

- 1- A tripulação de voo deve repetir para o controlador de tráfego aéreo as partes da autorização do CTA relacionadas com segurança operacional e instruções, quando transmitidas por voz.
- 2- Devem ser sempre repetidos os seguintes dados:
  - a) Autorização do CTA de rota;
  - b) Autorizações e instruções para entrar em qualquer pista, aterrar, descolar, manter posição de espera, cruzar qualquer pista e entrar na pista para inversão de sentido; e
  - c) Pista em uso, acerto de altímetro, código SSR, instruções sobre nível de voo, rumo e velocidade e condições do tempo quando transmitidas pelo controlador de tráfego aéreo ou quando fornecidas através de difusão ATIS, assim como o nível de transição.
- 3- Devem ser repetidas para o controlador de tráfego aéreo outras autorizações ou instruções, incluindo uma autorização condicional, ou delas deve ser acusada recepção pela tripulação de voo de forma a indicar claramente que foram compreendidas e serão cumpridas.
- 4- O controlador de tráfego aéreo de tráfego aéreo deve ouvir atentamente a repetição das autorizações ou instruções do CTA para se assegurar que a autorização ou instrução foi correctamente repetida pela tripulação de voo e, sempre que necessário, deve tomar medidas imediatas para corrigir quaisquer discrepâncias

detectadas na repetição.

- 5- Não é obrigatória a repetições em voz de mensagens em que é usado a comunicação data link controlador de tráfego aéreo /piloto (CPDLC).

#### Artigo 84.º

##### **Coordenação das autorizações do controlo de tráfego aéreo**

- 1- A autorização do CTA deve ser coordenada entre os órgãos de CTA de forma a cobrir a totalidade da rota de uma aeronave, ou parte dela, nas condições estabelecidas nos números seguintes do presente artigo.
- 2- Uma aeronave deve ser autorizada para a totalidade da rota, até ao primeiro aeródromo de destino:
  - a) Quando antes da partida for possível coordenar a autorização do controlo com todos os órgãos sob cujo controlo a aeronave venha a estar sujeitada; ou
  - b) Quando existir uma razoável garantia de que será previamente efectuada coordenação entre os órgãos sob cujo controlo a aeronave venha ulteriormente a estar sujeitada.
- 3- Quando a coordenação referida no número anterior não for efectuada, ou quando se preveja que não venha a ser efectuada, a aeronave deve ser autorizada apenas até ao ponto onde a coordenação estiver razoavelmente assegurada.
- 4- Antes de atingir o ponto referido no número anterior, ou chegada a esse ponto, a aeronave deve receber uma autorização do CTA para a fase subsequente do voo ou se necessário, instruções para efectuar espera.
- 5- Na impossibilidade do cumprimento do estabelecido nos números 3 e 4 anteriores, o órgão de CTA responsável pelo controlo da aeronave deve, antes desta atingir o ponto de transferência de controlo, instruir a aeronave para estabelecer contacto bilateral com o órgão de CTA responsável pelo espaço aéreo subsequente, a fim de receber uma autorização do CTA fornecida por esse órgão.
- 6- Enquanto procura obter a autorização do CTA nos termos referidos no número anterior, a aeronave deve manter comunicação bilateral com o órgão de CTA responsável pelo espaço aéreo em que a aeronave se encontra a voar.
- 7- A autorização do controlo transmitida pelo órgão de CTA aceitante deve ser

- 8- A menos que de outro modo forma coordenado, as autorizações do CTA fornecidas pelos órgãos de controlo aceitantes não devem modificar o perfil original do voo da aeronave, salvo após a passagem da aeronave pelo ponto de transferência de controlo.
- 9- Nos casos em que são utilizadas comunicações por ligação de dados (*data link*) como meio para facilitar a transmissão de autorizações de CTA, devem cumulativamente existir meios de comunicação bilateral voz entre o piloto da aeronave e o órgão de CTA responsável pelo fornecimento dessas autorizações.
- 10- Quando uma aeronave tencionar partir de um aeródromo situado no interior duma região de controlo para entrar numa outra região de controlo, dentro de um período de 30 (trinta) minutos, ou qualquer outro período de tempo estabelecido por acordo entre os centros de controlo regional envolvidos, a coordenação com o centro de controlo regional aceitante deve ser efectuada antes de ser dada autorização de partida à aeronave.
- 11- Quando uma aeronave tencionar sair de uma região de controlo para voar fora de espaço aéreo controlado e posteriormente regressar a essa região de controlo ou penetrar numa outra região de controlo, quando exequível, deve ser fornecida uma autorização do CTA desde o aeródromo de partida até ao primeiro aeródromo de destino.
- 12- No caso previsto no número anterior, a autorização do controlo ou qualquer alteração à mesma só deve ser aplicada às partes do voo efectuadas no interior do espaço aéreo controlado.

#### Artigo 85.º

##### **Gestão do fluxo de tráfego aéreo**

- 1- A gestão do fluxo de tráfego aéreo deve ser estabelecida no espaço aéreo onde a procura do tráfego aéreo por vezes excede, ou é esperado que exceda, a capacidade declarada pelos serviços de CTA.
- 2- A capacidade dos SCTA deve ser estabelecida pelo prestador dos STA apropriado.

- 3- A gestão do fluxo de tráfego aéreo deve ser estabelecida mediante a observância dos acordos regionais de navegação aérea.
- 4- Quando um órgão de CTA verificar que, face ao tráfego aceite, se prevê tráfego adicional que não pode ser acomodado durante determinado período de tempo num local específico ou numa área específica, ou que apenas pode ser acomodado com determinada cadência, deve informar o órgão responsável pela gestão do fluxo de tráfego aéreo quando este estiver estabelecido, assim como os STA interessados.
- 5- As tripulações de aeronaves que tenham como destino o local ou área afectada e as operadoras interessadas devem ser avisadas dos atrasos previstos ou das restrições em vigor.

## SECÇÃO XVII

### **Controlo de pessoas e veículos nos aeródromos**

#### Artigo 86.º

##### **Condições e prioridades**

- 1- O movimento de pessoas e veículos, incluindo o reboque de aeronaves na área de manobra de um aeródromo deve ser controlado por uma torre de controlo de aeródromo, a fim de evitar riscos para as pessoas ou para as aeronaves a aterrar, a descolar, ou em rolagem.
- 2- Em condições de operação com procedimentos de baixa visibilidade:
  - a) O número de pessoas e veículos operando na área de manobra deve ser reduzido ao mínimo indispensável, devendo ser dada particular atenção aos requisitos de protecção da área ou áreas sensíveis do ILS/MLS, quando implementada a operação de precisão por instrumentos Categoria II ou Categoria III.
  - b) Atentas as ajudas disponíveis e considerando o estabelecido no n.º 3 do presente artigo, o INAC I.P. estabelece a separação mínima aplicável entre veículos e aeronaves em rolagem.
  - c) Quando implementadas operações mistas de precisão por instrumentos contínuas ILS e MLS Categoria II ou Categoria III para a mesma pista,

devem ser protegidas as áreas críticas e sensíveis mais restritivas do ILS ou MLS.

- 3- Os veículos utilizados nas emergências deslocando-se para uma aeronave em perigo, a fim de prestar assistência, devem ter prioridade sobre todo o outro tráfego em movimento à superfície, não se aplicando aos mesmos o disposto no n.º3 do presente artigo.
- 4- Aos veículos em circulação na área de manobra deve ser exigido o cumprimento das seguintes regras:
  - a) Os veículos e veículos rebocando aeronaves devem ceder passagem às aeronaves a aterrar, a descolar ou em movimento no solo;
  - b) Os veículos devem ceder passagem a outros veículos rebocando aeronaves;
  - c) Os veículos devem ceder prioridade a outros veículos, de acordo com instruções dos órgãos dos STA;
  - d) Não obstante o disposto nas alíneas a), b) e c), os veículos e veículos rebocando aeronaves devem cumprir com as instruções fornecidas pela torre de controlo de aeródromo.

## SECÇÃO XVIII

### **Prestação de radar e ADS-B**

#### Artigo 87.º

##### **Sistemas radar**

Os sistemas radar e ADS-B instalados no solo devem proporcionar a visualização de alertas associados com a segurança e avisos, incluindo conflito de alerta, previsão de conflito, aviso sobre altitude mínima de segurança e duplicação involuntária de códigos SSR.

#### Artigo 88.º

##### **Uso de radar de solo (SMR)**

Nos casos em que se verificar a existência de limitações de observação de toda ou parte da área de manobra ou, quando se revelar importante ampliar a observação dessa área, deve ser utilizado radar de solo, ou outro equipamento de vigilância adequado:



- a) Para acompanhar o movimento de aeronaves e veículos na área de manobra;
- b) Para, quando necessário, fornecer informação sobre a direcção a seguir a pilotos e condutores de veículos; e
- c) Para fornecer avisos e prestar assistência tendo em vista o seguro e eficiente movimento de aeronaves e veículos na área de manobra.

## CAPÍTULO IV

### **Serviço de informação de voo**

#### SECÇÃO I

##### Artigo 89.º

#### **Âmbito de aplicação**

- 1- O SIV deve ser prestado a todas as aeronaves susceptíveis de ser afectadas por essa informação, nomeadamente:
  - a) As aeronaves às quais é prestado serviço de CTA; ou
  - b) As aeronaves que por qualquer outro meio, são conhecidas dos órgãos prestadores dos STA.
- 2- A prestação do SIV não exonera o piloto comandante de uma aeronave de responsabilidades, competindo-lhe a decisão final sempre que, perante qualquer sugestão dos serviços, a mesma implicar uma alteração do seu plano de voo.
- 3- Quando os órgãos dos STA prestam simultaneamente o SIV e o SCTA, tem prioridade a prestação do SCTA, sempre que a prestação deste o exigir.

#### SECÇÃO II

##### Artigo 90.º

#### **Alcance do serviço de informação de voo**

- 1- O SIV deve incluir o fornecimento de informação pertinente sobre:
  - a) SIGMET e AIRMET;
  - b) Actividade de pré erupção vulcânica, erupções vulcânicas e nuvens de cinzas

- vulcânicas;
  - c) Libertação para a atmosfera de materiais radioactivos ou químicos tóxicos;
  - d) Alterações na disponibilidade dos serviços de rádio navegação;
  - e) Alterações das condições dos aeródromos e serviços associadas, incluindo informações sobre o estado das áreas de movimento do aeródromo quando afectadas pela presença de neve, gelo ou demasiada água;
  - f) Balões livres não tripulados; e
  - g) Outras informações susceptíveis de afectar a segurança operacional.
- 2- Para além do estabelecido no número anterior, o SIV prestado aos voos deve incluir informações sobre:
- a) As condições meteorológicas reportadas ou previstas nos aeródromos de partida de destino e aeródromos alternantes;
  - b) Risco de colisões para aeronaves operando em espaços aéreos das Classes C, D, E, F e G;
  - c) Informações disponíveis para os voos operando sobre a água, quando solicitadas pelo piloto, nomeadamente as relativas a navios que se encontrem na área, indicativo de chamada rádio, posição, caminho verdadeiro, velocidade, e outras.
- 3- Os órgãos dos STA devem transmitir, a outras aeronaves interessadas, aos serviços meteorológicos associados e a outros órgãos dos STA pertinentes, os reportes meteorológicos especiais recebidos das aeronaves.
- 4- As transmissões para as aeronaves a que se refere o número anterior devem ser efectuadas durante um período a fixar por acordo entre as entidades interessadas responsáveis pelo serviço meteorológico para a navegação aérea e serviço de tráfego aéreo.
- 5- O SIV prestado aos voos VFR deve incluir, para além do mencionado no n.º 1 do presente artigo, o fornecimento de informação disponível relativa ao tráfego aéreo e condições meteorológicas ao longo da rota do voo que tornem impraticável a operação segundo as regras de voo visual.

### SECÇÃO III

## **Difusão do serviço de informação de voo operacional (SIVO)**

### Artigo 91.º

#### **Âmbito de aplicação**

- 1- As informações meteorológicas e operacionais relativas aos serviços de rádio navegação e aeródromos incluídas no SIV, devem ser prestadas de forma operacionalmente integrada.
- 2- Quando transmitidas às aeronaves mensagens integradas de informação de voo operacional, estas devem ser efectuadas com o conteúdo e, quando especificado, na seqüência adequada às várias fases do voo.
- 3- As difusões do SIV operacional, quando efectuadas, devem consistir em mensagens contendo informação integrada sobre elementos meteorológicos e operacionais seleccionados e adequados às várias fases do voo, podendo ser utilizados três tipos para difusão, nomeadamente, HF, VHF e ATIS.

### Artigo 92.º

#### **Uso de mensagens OFIS em transmissões directas solicitadas ou respostas**

Quando solicitado pelo piloto, as mensagens SIVO aplicáveis devem ser transmitidas pelo órgão dos STA apropriado.

### Artigo 93.º

#### **Difusão do serviço de informação de voo operacional (OFIS) HF**

- 1- As difusões (SIVO) HF devem ser efectuadas em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea, quando estes o determinarem.
- 2- Quando determinada a necessidade de efectuar difusões SIVO em HF:
  - a) Atenta a situação, a informação a transmitir deve estar de acordo com o estabelecido no n.º 5 do presente artigo, observados os acordos regionais de navegação aérea;
  - b) Os aeródromos relativamente aos quais as observações e previsões meteorológicas devam ser incluídas na transmissão, são os estabelecidos nos acordos regionais de navegação aérea;

- c) O tempo sequencial da transmissão das estações que participam na difusão deve ser o que resulta dos acordos regionais de navegação aérea;
  - d) A difusão de mensagem SIVO transmitida em HF deve ter em consideração o desempenho humano, não devendo o período de tempo da transmissão exceder o atribuído a cada estação pelos acordos regionais de navegação aérea e cautela para que a percepção da mensagem não seja prejudicada pela velocidade da transmissão;
  - e) Cada mensagem relativa a um aeródromo deve ser identificada pelo nome do aeródromo a que a informação se refere;
  - f) Quando a informação não tiver sido recebida a tempo de ser difundida, deve ser incluída a última informação disponível, com a indicação da hora da sua observação;
  - g) A difusão da mensagem deve ser completamente repetida, no caso de ser possível fazê-lo dentro do tempo de transmissão atribuído à estação;
  - h) A informação difundida deve ser actualizada imediatamente a seguir à verificação de uma alteração significativa; e
  - i) A mensagem SIVO em HF deve ser elaborada e distribuída pelo(s) órgão(s) apropriado(s) designado(s) pelo INAC, I.P..
- 3- Enquanto não for desenvolvida e adoptada uma forma de comunicação mais adequada para uso universal nas comunicações aeronáuticas por radiotelefonia, as difusões SIVO em HF relativas a aeródromos estabelecidos para uso pelos serviços aéreos internacionais devem ser feitas em língua inglesa.
- 4- Onde existir transmissões de mensagens SIVO em HF em mais de uma língua, deve ser utilizado um canal específico para cada uma das línguas.
- 5- As mensagens difundidas em HF pelo serviço de informação de voo operacional devem conter, na sequência indicada, ou conforme estabelecido nos acordos regionais de navegação aérea, a seguinte informação:
- a) Condições meteorológicas em rota;

A informação sobre fenómenos meteorológicos significativos em rota deve ser difundida no formato SIGMET, de acordo com o estabelecido no Anexo 3 da OACI.

- b) Informação de aeródromo, incluindo:

- i) nome do aeródromo;
  - ii) hora da observação;
  - iii) informação operacional essencial;
  - iv) direcção e velocidade do vento à superfície, e se necessário, a velocidade máxima do vento (rajada);
  - v) visibilidade e, quando necessário, o alcance visual na pista (RVR);
  - vi) tempo presente;
  - vii) nuvens abaixo dos 1500 m (5000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude mínima de sector, a que for maior; cumulonimbos; e se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, sempre que disponível; e
  - viii) Previsão meteorológica para o aeródromo.
- 6- Os dados constantes dos números v), vi) e vii) da alínea b) do n.º 5 do presente artigo, são substituídos pelo termo CAVOK, quando prevalecerem as condições previstas na legislação aplicável.

#### Artigo 94.º

##### **Difusão do serviço de informação de voo operacional (OFIS) VHF**

- 1- As difusões (SIVO) VHF devem ser efectuadas em conformidade com os acordos regionais de navegação aérea, quando estes o determinarem.
- 2- Quando determinada a necessidade de efectuar difusões SIVO em VHF:
  - a) Os aeródromos relativamente aos quais as observações e previsões meteorológicas devam ser incluídas na transmissão, são os estabelecidos nos acordos regionais de navegação aérea;
  - b) Cada mensagem relativa a um aeródromo deve ser identificada pelo nome do aeródromo a que a informação se refere;
  - c) Quando a informação não tiver sido recebida a tempo de ser difundida, deve ser incluída a última informação disponível, com a indicação da hora da sua observação;
  - d) A difusão deve ser contínua e repetitiva;
  - e) A difusão de mensagem SIVO transmitida em VHF deve ter em consideração o desempenho humano, não devendo período de tempo da transmissão

- exceder 5 (cinco) minutos e cautela para que a percepção da mensagem não seja prejudicada pela velocidade da transmissão;
- f) A mensagem difundida deve ser actualizada de acordo com os parâmetros definidos nos acordos regionais de navegação aérea, exigindo-se a sua expedita actualização imediatamente a seguir à verificação de uma alteração significativa; e
  - g) A mensagem SIVO em VHF deve ser elaborada e distribuída pelo(s) órgão(s) apropriado(s) designado(s) pelo INAC, I.P..
- 4- Enquanto não for desenvolvida e adoptada uma forma de comunicação mais adequada para uso universal nas comunicações aeronáuticas por radiotelefonia, as difusões SIVO em HF relativas a aeródromos estabelecidos para uso pelos serviços aéreos internacionais devem ser feitas em língua inglesa.
- 5- Onde existir transmissões de mensagens SIVO em HF em mais de uma língua, deve ser utilizado um canal específico para cada uma das línguas.
- 6- As mensagens difundidas em VHF pelo serviço de informação de voo operacional devem conter, na sequência indicada, a seguinte informação:
- a) nome do aeródromo;
  - b) hora da observação;
  - c) pista em uso;
  - d) condições significativas da superfície da pista e, se apropriado, as condições de travagem;
  - e) alterações ao estado operacional dos serviços de rádio navegação;
  - f) demoras em espera, quando apropriado;
  - g) direcção e velocidade do vento à superfície, e se necessário, a velocidade máxima do vento (rajada);
  - h) visibilidade e, quando necessário, o alcance visual na pista (RVR);
  - i) tempo presente;
  - j) nuvens abaixo dos 1500 m (5000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude mínima de sector, a que for maior; cumulonimbos; e se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, sempre que disponível;
  - l) temperatura do ar;

- m) temperatura do ponto de orvalho;
  - n) acerto de altímetro, QNH;
  - o) informação suplementar sobre tempo presente com relevância operacional e, quando necessário, cisalhamento de vento.
  - p) tendência da previsão, quando disponível; e
  - q) informação sobre mensagens SIGMET actuais.
- 7- Os dados constantes dos números h), i), e j), do n.º 5 do presente artigo, são substituídos pelo termo CAVOK, quando prevalecerem as condições especificadas na legislação aplicável.
- 8- Os elementos constantes das alíneas l), m) e n) do n.º 5 do presente artigo são difundidos quando determinado por acordos regionais de navegação aérea.

#### Artigo 95.º

##### **Difusão do serviço automática voz de informação terminal (Voz-ATIS)**

- 1- A difusão do serviço automático voz de informação terminal (Voz-ATIS), deve ser prestado nos aeródromos onde existe a necessidade de reduzir a carga de comunicações dos STA nos canais de comunicações VHF ar-solo.
- 2- Quando prestado, o serviço automático Voz-ATIS, deve incluir:
- a) Uma difusão para servir aeronaves a chegar; ou
  - b) Uma difusão para servir aeronaves a partir; ou
  - c) Uma difusão para servir aeronaves a chegar e a partir; ou
  - d) Duas difusões para servir, respectivamente, aeronaves a chegar e a partir, nos aeródromos onde a duração da difusão para assistir aeronaves a chegar e a partir se considerar excessivamente longa.
- 3- Sempre que possível, deve ser atribuída uma frequência VHF especialmente dedicada para as difusões Voz-ATIS.
- 4- Quando não existir uma frequência especificamente dedicada para difusão Voz-ATIS, a transmissão pode ser efectuada no canal ou canais voz das ajudas à navegação localizadas na área terminal, preferencialmente um VOR, desde que o alcance e fiabilidade do mesmo sejam adequados, e que a difusão seja precedida da identificação da ajuda à navegação, de modo a que a difusão não seja prejudicada.

- 5- As difusões ATIS não devem ser transmitidas no canal de voz de um ILS.
- 6- Sempre que disponibilizado o serviço Voz-ATIS, a difusão deve ser contínua e repetitiva.
- 7- Sempre que o conteúdo da difusão ATIS não for preparado por um órgão dos STA, a informação contida na difusão actual deve ser imediatamente disponibilizada ao (s) órgão(s) dos STA interessado(s), com o fornecimento à aeronave da informação relacionada com a aproximação, aterragem e descolagem.
- 8- As difusões Voz-ATIS efectuadas em aeródromos utilizados por serviços aéreos internacionais devem ser efectuadas utilizando o Inglês.
- 9- Onde existirem difusões Voz-ATIS em mais de uma língua, deve ser utilizado um canal específico para cada uma das línguas.
- 10- Sempre que possível, a mensagem difundida através de Voz-ATIS não deve exceder os 30 (trinta) segundos.

#### Artigo 96.º

##### **Serviço de informação automática terminal através de comunicações por ligação de dados (*data link*) (D-ATIS)**

- 1- Onde um D-ATIS complementar a disponibilidade existente de Voz-ATIS, a informação difundida por ambos deve ser idêntica tanto no conteúdo como no formato.
- 2- Onde a informação meteorológica em tempo real for incluída, mas os dados da difusão se mantiverem dentro dos parâmetros dos critérios de alteração significativos, o conteúdo deve ser considerado idêntico, sempre que o objectivo seja o de manter o mesmo designador.
- 3- Onde um D-ATIS complementar a prestação do serviço Voz-ATIS e o ATIS carecer de actualização, as difusões Voz-ATIS e D-ATIS devem ser simultaneamente actualizadas.

#### Artigo 97.º

##### **Serviço de informação automática terminal (voz ou comunicações por ligação de dados (*data link*))**



- 1- Sempre que um serviço Voz-ATIS ou o D-ATIS for prestado:
  - a) A informação comunicada deve reportar-se a apenas um aeródromo;
  - b) A informação comunicada deve ser actualizada imediatamente após a ocorrência de uma alteração significativa;
  - c) A preparação e a disseminação da mensagem ATIS devem ser da responsabilidade dos STA;
  - d) As mensagens ATIS individuais devem ser identificadas por um designador sob a forma de uma letra do alfabeto da OACI, respeitando os designadores atribuídos às consecutivas mensagens ATIS a ordem alfabética;
  - e) A aeronave deve acusar a recepção da informação ATIS logo que estabelecer comunicação bilateral com o órgão dos STA responsável pela prestação do serviço de controlo de aproximação ou com a torre de controlo de aeródromo, conforme apropriado;
  - f) Em resposta à mensagem referida na alínea anterior ou no caso de aeronave a chegar, num momento definido pelo prestador de STA designado, o órgão dos STA apropriado deve fornecer à aeronave o acerto altimétrico actual; e
  - g) A informação meteorológica deve ser extraída do reporte meteorológico local de rotina ou do reporte especial.
- 2- Alteradas com uma rapidez tal que torne desaconselhável incluir um reporte meteorológico no ATIS, as mensagens ATIS devem indicar que a informação meteorológica relevante será fornecida no contacto inicial da aeronave com o órgão dos STA apropriado.
- 3- A informação contida numa difusão ATIS actual, cuja recepção tenha sido acusada pela aeronave interessada, não precisa de ser incluída numa transmissão directa para a aeronave, salvo a informação respeitante ao acerto de altímetro (QNH), que deve ser comunicado de acordo com o disposto na alínea f) do número 1 do presente artigo.
- 4- Quando uma aeronave acusar a recepção de uma difusão ATIS que não seja actual, qualquer elemento da informação carecida de actualização deve ser transmitido à aeronave sem demora.
- 5- Os conteúdos da difusão ATIS devem ser tão curtos quanto possível e informações

adicionais às mencionadas nos artigos 98.º, 99.º e 100.º, nomeadamente a informação já constante do pacote integrado de informação aeronáutica, particularmente NOTAM, deve apenas ser incluída quando circunstâncias excepcionais o justificarem.

#### Artigo 98.º

##### **ATIS para aeronave a chegar e a partir**

- 1- As mensagens ATIS contendo informação para chegada e partida devem conter, pela ordem indicada, os seguintes elementos de informação:
  - a) Nome do aeródromo;
  - b) Indicador de chegada e/ou partida;
  - c) Tipo de contrato, se a comunicação for efectuada via D-ATIS;
  - d) Designador;
  - e) Hora da observação, se apropriado;
  - f) Tipo(s) de aproximação esperado(s);
  - g) Pista(s) em uso; quando instalada, o estado da barreira de retenção que possa constituir potencial perigo;
  - h) Condições significativas da superfície da pista e, se apropriado, as condições de travagem;
  - i) Demoras em espera, quando apropriado;
  - j) Nível de transição, se aplicável;
  - l) Outra informação operacional essencial;
  - m) Direcção do vento à superfície e velocidade, incluindo as variações significativas e, se existirem sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da pista(s) em uso e a informação for solicitada por operadores, a indicação da pista e da secção da pista a que a informação se refere;
  - n) Visibilidade e, quando aplicável, RVR;
  - o) Tempo presente;
  - p) Nuvens abaixo dos 1500 m. (5000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude de sector, consoante a que for maior; cumulonimbos, e se o céu estiver obscuro,

- a visibilidade vertical, quando disponível;
- q) Temperatura do ar;
  - r) Temperatura do ponto de orvalho;
  - s) Acerto(s) de altímetro;
  - t) Qualquer informação disponível sobre fenómenos meteorológicos significativos na aproximação, área de subida após descolagem, incluindo cisalhamento de vento e informação com significado operacional sobre condições meteorológicas recentes;
  - u) Tendência da previsão, quando disponível; e
  - v) Instruções ATIS específicas.
- 2- Os elementos constantes das alíneas n), o) e p) do n.º 1 do presente artigo são substituídos pelo termo CAVOK quando prevalecerem as condições especificadas na legislação aplicável.
- 3- O elemento constante da alínea r) do n.º 1 do presente artigo depende dos acordos regionais de navegação aérea.

#### Artigo 99.º

##### **ATIS para aeronave a chegar**

- 1- As mensagens ATIS contendo informação para chegada devem conter, pela ordem indicada, os seguintes elementos de informação:
- a) Nome do aeródromo;
  - b) Indicador de chegada;
  - c) Tipo de contrato, se a comunicação for efectuada via D-ATIS;
  - d) Designador;
  - e) Hora da observação, se apropriado;
  - f) Tipo(s) de aproximação esperado(s);
  - g) Pista(s) em uso; estado da barreira de retenção que possa constituir potencial perigo, se existir;
  - h) Condições significativas da superfície da pista e, se necessário, as condições de travagem;
  - i) Demoras em espera, quando apropriado;

- j) Nível de transição, se aplicável;
  - l) Outra informação operacional essencial;
  - m) Direcção do vento à superfície e velocidade, incluindo as variações significativas e, se existirem sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da pista(s) em uso e a informação for solicitada por operadores, a indicação da pista e da secção da pista a que a informação se refere;
  - n) Visibilidade e, quando aplicável, RVR;
  - o) Tempo presente;
  - p) Nuvens abaixo dos 1500 m. (5000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude de sector, consoante a que for maior; cumulonimbos, e se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, quando conhecida;
  - q) Temperatura do ar;
  - r) Temperatura do ponto de orvalho;
  - s) Acerto(s) de altímetro;
  - t) Qualquer informação disponível sobre fenómenos meteorológicos significativos na área de aproximação, incluindo cisalhamento de vento e informação com significado operacional sobre condições meteorológicas recentes;
  - u) Tendência da previsão, quando disponível; e
  - v) Instruções ATIS específicas.
- 2- Os elementos constantes das alíneas n), o) e p) do n.º 1 do presente artigo são substituídos pelo termo CAVOK quando prevalecerem as condições especificadas na legislação aplicável.
- 3- O elemento constante da alínea r) do n.º 1 do presente artigo depende dos acordos regionais de navegação aérea.

#### Artigo 100.º

##### **ATIS para aeronave a partir**

- 1- As mensagens ATIS contendo informação para partida devem conter pela ordem indicada, os seguintes elementos de informação:

- a) Nome do aeródromo;
- b) Indicador de partida;
- c) Tipo de contrato, se a comunicação for efectuada via D-ATIS;
- d) Designador;
- e) Hora da observação, se apropriado;
- f) Pista(s) a ser usada(s) para descolagem; estado da barreira de retenção que possa constituir potencial perigo, se existir;
- g) Condições significativas da superfície da pista(s) e, se apropriado a ser usada para descolagem e, se apropriado, as condições de travagem;
- h) Demora na partida, se apropriado;
- i) Nível de transição, se aplicável;
- j) Outra informação operacional essencial;
- l) Direcção do vento à superfície e velocidade, incluindo as variações significativas e, se existirem sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da pista(s) em uso e a informação for solicitada por operadores, a indicação da pista e da secção da pista a que a informação se refere;
- m) Visibilidade e, quando aplicável, RVR;
- n) Tempo presente;
- o) Nuvens abaixo dos 1500 m. (5000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude de sector, consoante a que for maior; cumulonimbos, e se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, quando conhecida;
- p) Temperatura do ar;
- q) Temperatura do ponto de orvalho;
- r) Acerto(s) de altímetro;
- s) Qualquer informação disponível sobre fenómenos meteorológicos significativos nas áreas de subida após descolagem, incluindo cisalhamento de vento;
- t) Tendência da previsão, quando disponível; e
- u) Instruções ATIS específicas.

2- Os elementos constantes das alíneas m), n) e o) do n.º 1 do presente artigo são

substituídos pelo termo CAVOK quando prevalecerem as condições especificadas na legislação aplicável.

- 3- O elemento constante da alínea q) do n.º 1 do presente artigo depende dos acordos regionais de navegação aérea.

#### SECÇÃO IV

##### Artigo 101.º

#### **Difusão VOLMET e serviço D-VOLMET**

- 1- As difusões VOLMET em HF, ou em VHF VOLMET, ou o serviço D-VOLMET devem ser efectuadas sempre que os acordos regionais de navegação aérea determinem a necessidade da sua realização.
- 2- As difusões VOLMET devem utilizar a fraseologia padrão de radiotelefonia.

#### CAPÍTULO V

#### **Serviço de alerta**

#### SECÇÃO I

##### Artigo 102.º

#### **Âmbito de aplicação**

- 1- O serviço de alerta deve ser prestado:
  - a) A todas as aeronaves às quais é prestado serviço de CTA;
  - b) A todas as aeronaves que tenham submetido um plano de voo ou que, de algum modo, sejam conhecidas dos STA; e
  - c) A qualquer aeronave conhecida ou que se julgue estar a ser objecto de interferência ilícita.
- 2- Os centros de informação de voo ou os centros de controlo regionais devem ser os locais de recolha e centralização de todas as informações relevantes relativas ao estado de emergência de uma aeronave a operar no interior da região de informação de voo, ou numa região de controlo, competindo-lhes transmitir tais

informações para o centro de coordenação de busca apropriado.

- 3- Na eventualidade de uma aeronave em estado de emergência se encontrar sob controlo de uma torre de controlo de aeródromo ou de um órgão de controlo de aproximação, o órgão deve informar imediatamente o centro de informação de voo ou o centro de controlo regional responsável que, por sua vez, deve informar o centro de coordenação de busca, salvo quando a comunicação ao centro de controlo regional, ao centro de informação de voo ou ao centro de coordenação de busca se considerar desnecessária em virtude da natureza da emergência.
- 4- Sem prejuízo do disposto no número anterior, sempre que a urgência da situação o exigir, a torre de controlo de aeródromo ou o órgão de controlo de aproximação responsável deve, em primeiro lugar, alertar e tomar todas as medidas necessárias para a pronta intervenção de todos os meios de salvamento locais e das organizações de emergência em condições de prestar assistência imediata à aeronave.

#### Artigo 103.º

##### **Notificação aos centros de coordenação de busca e salvamento**

Sem prejuízo de outras circunstâncias que possam justificar a necessidade duma notificação, os órgãos dos STA devem, salvo o disposto no n.º1 do artigo 103.º, informar os centros de coordenação de busca e salvamento logo que se considere que uma aeronave se encontra num estado de emergência, de acordo com o seguinte:

- a) Fase de incerteza, quando:
  - i) Nenhuma comunicação tenha sido recebida de uma aeronave dentro de um período de trinta minutos (30) após a hora a que uma comunicação deveria ter sido recebida, ou desde a hora a que foi feita a primeira tentativa infrutífera para estabelecer comunicação com essa aeronave, o que for mais cedo; ou
  - ii) Uma aeronave não tenha aterrado dentro dos trinta minutos após a última hora estimada de chegada comunicada ou estimada pelos órgãos do serviço de tráfego aéreo, o que for mais tarde,

salvo quando não existirem dúvidas quanto à segurança da aeronave e seus ocupantes.

b) Fase de alerta, quando:

- i) A seguir à fase de incerteza, as subseqüentes tentativas para estabelecer comunicação com a aeronave ou os pedidos de informação dirigidos a outras fontes relevantes não forneçam quaisquer informações acerca da mesma; ou quando
- ii) Uma aeronave é autorizada a aterrar e não aterriza dentro dos cinco minutos da hora estimada de aterragem e não tenha sido restabelecida comunicação com a aeronave; ou quando
- iii) A informação recebida indicar que foi afectada a eficiência operacional da aeronave, mas não a ponto de se prever uma aterragem forçada,

salvo quando existirem evidências que suscitem apreensão quanto à segurança da aeronave e seus ocupantes, ou quando se conhece ou supõe que uma aeronave está a ser objecto de interferência ilícita.

c) Fase de perigo, quando:

- i) A seguir à fase de alerta, as novas tentativas para estabelecer comunicação com a aeronave e os pedidos de informação junto de um conjunto mais alargado de fontes tenham sido infrutíferos e apontem para a probabilidade de a aeronave se encontrar em perigo; ou quando
- ii) Se considerar que o combustível a bordo está esgotado ou é insuficiente para permitir que a aeronave atinja um lugar seguro; ou quando
- iii) A informação recebida indicar que foi afectada a eficiência operacional da aeronave, a ponto de se prever uma aterragem forçada; ou quando
- iv) For recebida informação, ou haja a razoável certeza de que a aeronave está prestes a efectuar, ou efectuou uma aterragem forçada,

salvo quando existir a razoável certeza de que a aeronave e os seus ocupantes não estão ameaçados por perigo grave e iminente e não necessitam de assistência imediata.

#### Artigo 104.º

##### **Conteúdo da notificação**

1- A notificação deve conter, pela ordem indicada, a seguinte informação:

a) INCERTEZA, ALERTA ou PERIGO, conforme adequado à fase de



- emergência;
  - b) Organismo e pessoa que faz a comunicação;
  - c) Natureza da emergência;
  - d) Informação significativa constante do plano de voo;
  - e) Órgão que estabeleceu a última comunicação, hora e meio utilizado;
  - f) Último reporte de posição e como foi determinado;
  - g) Cor e marcas distintas da aeronave;
  - h) Materiais perigosos transportados como carga;
  - i) Medidas tomadas por quem efectua a comunicação;
  - j) Outras informações pertinentes.
- 2- A parte da informação especificada no número anterior não disponível no momento em que é feita a comunicação ao centro de coordenação de busca e salvamento, deve ser obtida pelos STA antes da declaração da fase de perigo, sempre que houver a razoável certeza de que esta fase será declarada.
- 3- Para além da notificação ao centro de coordenação de busca referida no artigo 103.º, devem ainda sem demora ser fornecidas:
- a) Quaisquer informações complementares úteis, especialmente sobre a evolução do estado de emergência nas sucessivas fases; ou
  - b) A informação de que a situação de emergência não mais existe.
- 4- O centro de coordenação de busca é responsável pelo cancelamento das acções que tenha iniciado.

#### Artigo 105.º

#### **Uso de meios de comunicação**

Sempre que necessário, os órgãos dos STA devem usar todos os meios de comunicação disponíveis para tentar estabelecer e manter comunicações com uma aeronave no estado de emergência e solicitar informação sobre a mesma.

#### SECÇÃO II

#### Artigo 106.º

### **Localização de aeronave no estado de emergência (*Plotting*)**

- 1- Quando se considerar que existe uma situação de emergência, o voo da aeronave envolvida deve ser traçado numa carta, a fim de determinar a sua provável posição posterior e o raio máximo de acção da aeronave a partir da última posição conhecida.
- 2- Os voos de outras aeronaves conhecidas a operar na vizinhança da aeronave no estado de emergência devem também ser traçados em carta, a fim de determinar a sua provável posição posterior e autonomia máxima.

#### Artigo 107.º

### **Informação ao operador**

- 1- Quando um centro de controlo regional ou um centro de informação de voo considerar que uma aeronave se encontra na fase de incerteza ou de alerta, deve informar o operador antes de fazer a comunicação para o centro de coordenação de busca e salvamento.
- 2- Se a aeronave se encontrar na fase de perigo, o centro de coordenação de busca e salvamento deve ser imediatamente notificado, de acordo com o estabelecido no artigo 103.º do presente diploma.
- 3- Todas as informações notificadas ao centro de coordenação de busca e salvamento por um centro de controlo regional ou por um centro de informação de voo devem ser igualmente comunicadas sem demora ao operador.

#### Artigo 108.º

### **Informação a aeronave operando na vizinhança de uma aeronave no estado de emergência**

- 1- Quando um órgão dos STA considerar que uma aeronave se encontra no estado de emergência, as aeronaves que se encontram na sua vizinhança devem ser informadas da natureza da emergência, salvo o disposto no número seguinte.
- 2- Quando um órgão dos STA conhecer ou suspeitar que uma aeronave está a ser objecto de interferência ilícita, nenhuma referência sobre a natureza da emergência deve ser feita nas comunicações dos STA ar - solo, salvo quando a comunicação

tiver origem na aeronave envolvida e houver razoável certeza de que tal referência não contribuirá para o agravamento da situação.

## CAPÍTULO VI

### Requisitos para comunicações dos serviços de tráfego aéreo

#### SECÇÃO I

##### Serviço móvel aeronáutico

##### (Comunicações ar - solo)

#### Artigo 109.º

##### Disposições gerais

- 1- Deve ser usada a radiotelefonia ou comunicações por ligação de dados (*data link*) nas comunicações ar - solo para a prossecução dos objectivos dos STA.
- 2- Sempre que estabelecidos tipos RCP para as funções de gestão do tráfego aéreo (ATM), os órgãos dos STA aéreo devem, cumulativamente com o requisito especificado no número anterior, estar equipados com meios de comunicação que permitam prestar STA de acordo com o(s) tipo(s) RCP prescrito(s).
- 3- Quando usada a comunicação bilateral directa em radiotelefonia piloto-controlador de tráfego aéreo, ou comunicação por ligação de dados (*data link*), para a prestação do serviço de CTA, devem ser assegurados dispositivos de gravação de todos os canais de comunicação ar - solo.
- 4- A gravação dos canais de comunicações a que se refere o número anterior, devem ser retidas por um período de, pelo menos, 30 (trinta) dias.

#### Artigo 110.º

##### Serviço de informação de voo

- 1- Os meios de comunicação ar - solo devem permitir comunicações entre um órgão que presta o SIV e uma aeronave devidamente equipada voando em qualquer ponto no interior da região de informação de voo.
- 2- Os meios de comunicação ar - solo utilizados para o SIV devem permitir

comunicação directa, rápida, contínua e livre de estática.

#### Artigo 111.º

##### **Serviço de controlo regional**

- 1- Os meios de comunicação ar - solo devem permitir comunicações entre um órgão que presta o serviço de controlo regional e uma aeronave devidamente equipada voando em qualquer ponto no interior da região de controlo.
- 2- Os meios de comunicação ar - solo utilizados para o serviço de controlo regional, devem permitir comunicação directa, rápida, contínua e livre de estática.
- 3- Quando usados canais de comunicações por voz ar-solo no serviço de controlo regional e os mesmos sejam operados por outros que não controladores de tráfego aéreo, devem ser tomadas medidas para permitir comunicações directas por voz piloto-controlador de tráfego aéreo, se e quando necessário.

#### Artigo 112.º

##### **Serviço de controlo de aproximação**

- 1- Os meios de comunicação ar - solo utilizados entre um órgão que presta o serviço de controlo de aproximação e uma aeronave devidamente equipada sob o seu controlo, devem permitir comunicação bilateral directa, rápida, contínua e livre de estática.
- 2- Quando um órgão que presta o serviço de controlo de aproximação funcionar autonomamente, as comunicações ar - solo devem ser efectuadas em canais de comunicações destinados a uso exclusivo por esse órgão.

#### Artigo 113.º

##### **Serviço de controlo de aeródromo**

- 1- Os meios de comunicação ar - solo utilizados entre uma torre de controlo de aeródromo e uma aeronave devidamente equipada operando a qualquer distância dentro de 45 km (25 NM) do respectivo aeródromo, devem permitir comunicação bilateral directa, rápida, contínua e livre de estática.
- 2- Devem ser instalados canais de comunicações separados para o controlo do tráfego

SECÇÃO II  
**Serviço fixo aeronáutico**  
**(comunicações solo - solo)**

Artigo 114.º

**Disposições gerais**

- 1- Deve ser usada comunicação directa ou por ligação de dados (*data link*) nas comunicações solo - solo para os STA.
- 2- Sempre que estabelecidos tipos RCP para as funções de gestão do tráfego aéreo, os órgãos dos STA devem, cumulativamente com o requisito especificado no número anterior, estar equipados com meios de comunicação que permitam prestar STA de acordo com o(s) tipo(s) RCP prescrito(s).

SECÇÃO III  
**Comunicações numa região de informação de voo**

Artigo 115.º

**Comunicações entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo**

- 1- Um centro de informação de voo deve ter meios para comunicação com os seguintes órgãos prestadores de serviços dentro da sua área de responsabilidade:
  - a) Centro de controlo regional, a menos que unificados;
  - b) Órgãos de controlo de aproximação;
  - c) Torres de controlo de aeródromo.
- 2- Um centro de controlo regional, para além de estar ligado ao centro de informação de voo, de acordo com o estabelecido no número anterior, deve ter meios para comunicação com os seguintes órgãos, prestadores de serviços dentro da sua área de responsabilidade:
  - a) Órgãos de controlo de aproximação;
  - b) Torres de controlo de aeródromo;

- c) ARO(s), quando estabelecido(s) separadamente.
- 3- Um órgão de controlo de aproximação, para além de estar ligada ao centro de informação de voo e ao centro de controlo regional, de acordo com o estabelecido nos números anteriores, deve ter meios para comunicação com a(s) torre(s) de controlo do(s) aeródromo(s) associado(s) e com o(s) ARO(s), quando estabelecido(s) separadamente.
- 4- Uma torre de controlo de aeródromo, para além de estar ligada ao centro de informação de voo, ao centro de controlo regional e ao órgão de controlo de aproximação, de acordo com o estabelecido nos números anteriores, deve ter meios para comunicação com o ARO associado, quando estabelecido separadamente.

#### Artigo 116.º

#### **Comunicações entre órgãos do serviço de tráfego aéreo e outros órgãos**

- 1- Um centro de informação de voo e um centro de controlo regional devem ter meios para comunicação com os seguintes órgãos, prestadores de serviço dentro das suas áreas de responsabilidade:
  - a) Órgãos militares apropriados;
  - b) Serviço meteorológico que serve o centro;
  - c) Estação de telecomunicações aeronáuticas que serve o centro;
  - d) Escritórios dos operadores;
  - e) Centro de coordenação de busca ou, na sua ausência, qualquer outro serviço de emergência apropriado;
  - f) Centro internacional NOTAM que serve o centro.
- 2- Um órgão de controlo de aproximação e uma torre de controlo de aeródromo devem ter meios para comunicação com os seguintes órgãos prestadores de serviços, dentro das suas áreas de responsabilidade:
  - a) Órgãos militares apropriados;
  - b) Serviços de salvamento e de emergência, incluindo ambulância, incêndio, e outros;
  - c) Serviço meteorológico que serve os órgãos;

- d) Estação de telecomunicações aeronáuticas que serve os órgãos;
  - e) Órgão que presta o serviço de gestão de placa de estacionamento de aeronaves, quando estabelecido separadamente.
- 3- Um órgão AFIS deve ter meios de comunicação com os seguintes prestadores de serviços;
- a) Órgão civil ou militar apropriado, quando aplicável;
  - b) Serviço de salvamento e emergência do aeródromo;
  - c) Estação de telecomunicações aeronáuticas que serve o aeródromo;
- 4- Os meios de comunicação referidos na alínea a), do n.º 1 e alínea a), do n.º 2 e alínea a) do n.º 3 do presente artigo, devem incluir o estabelecimento de comunicações rápidas e seguras entre o órgão dos STA e o órgão militar responsável pelo controlo das operações de interceptação na área da responsabilidade de um órgão de CTA.

#### Artigo 117.º

##### **Descrição dos meios de comunicação**

- 1- Os meios de comunicação exigidos nos termos do artigo 115.º, da alínea a) do n.º 1 do artigo anterior e alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo anterior, devem incluir condições para:
- a) Comunicação através de meios autónomos directos, ou em combinação com comunicações data link em que para efeitos de transferência do controlo radar de uma aeronave, as comunicações possam ser estabelecidas instantaneamente, e para outros efeitos, as mesmas possam normalmente ser estabelecidas dentro de um período de 15 (quinze) segundos; e
  - b) Comunicações impressas, aplicáveis quando exigido um registo escrito, não devendo o tempo de trânsito dessas comunicações ser superior a 5 (cinco) minutos.
- 2- Em todos os casos não abrangidos pelo número anterior, os meios de comunicação devem incluir condições para:
- a) Comunicação através de meios directos autónomos, ou em combinação com comunicação data link, em que as comunicações possam normalmente ser

- b) Comunicações impressas, aplicáveis quando exigido um registo escrito, não devendo o tempo de trânsito destas comunicações ser superior a 5 (cinco) minutos.
- 3- Nos casos em que é exigida a transferência automática de dados para ou de computadores dos STA, devem ser instalados meios que permitam a gravação automática dos dados.
- 4- Os meios de comunicação exigidos nos termos dos artigos 115.º e 116.º devem ser complementados, onde e quando necessário, por meios ou outras formas de comunicações visuais ou áudio, nomeadamente, circuitos fechados de televisão ou sistemas separados de processamento de informação.
- 5- Os meios de comunicação exigidos nos termos do disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 2 do artigo 116.º do presente diploma, devem incluir condições que permitam comunicações directas em sistema de conferência.
- 6- Os meios de comunicação exigidos nos termos do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 116.º do presente diploma, devem incluir condições que permitam comunicações directas em sistema de conferência, sempre que as comunicações possam ser normalmente estabelecidas dentro de um período de 15 (quinze) segundos.
- 7- Todos os meios para comunicações directas ou por ligação de dados (*data link*) entre órgãos dos STA e entre estes e outros órgãos mencionados no n.º 1 e 2 do artigo 116º do presente diploma, devem ser instalados meios que permitam gravação automática.
- 8- Os dados e comunicações gravadas de acordo com o requisito do n.º 3 e 7 do presente artigo, devem ser guardados por um período de pelo menos 30 (trinta) dias.

#### Artigo 118.º

##### **Comunicações entre regiões de informação de voo**

- 1- Um centro de informação de voo e um centro de controlo regional devem estar equipados com meios para comunicação com todos os centros de informação de



- 2- Os meios de comunicação referidos no número anterior devem, em todos os casos, incluir a possibilidade de retenção de mensagens com formato susceptível de gravação permanente e distribuição, de acordo com os tempos de trânsito especificados nos acordos regionais de navegação aérea.
- 3- Salvo estipulação em contrário nos acordos regionais de navegação aérea, os meios de comunicação entre os centros de controlo regional que servem regiões de controlo adjacentes devem, adicionalmente, incluir meios que permitam comunicações directas e, quando praticável, comunicações por ligação de dados (*data link*) com gravação automática, quando para efeitos de transferência de controlo usando dados radar, ADS-B ou ADS-C, a comunicação possa ser estabelecida instantaneamente e, para outros efeitos, as comunicações possam ser normalmente estabelecidas dentro de um período de quinze (15) segundos.
- 4- Quando estabelecido em acordos celebrados entre Estados, a fim de eliminar ou reduzir a necessidade de intercepções na eventualidade de desvios das trajectórias atribuídas, os meios de comunicação entre centros de informação de voo ou centros de controlo regional adjacentes não incluídos no número anterior, devem dispor de meios que permitam comunicações directas autónomas ou em combinação com comunicações por ligação de dados (*data link*).
- 5- Os meios de comunicação referidos no número anterior devem dispor de gravação automática.
- 6- Os meios de comunicação referidos no n.º 4 do presente artigo devem permitir que, as comunicações possam ser normalmente estabelecidas dentro de um período de 15 (quinze) segundos.
- 7- Sempre que se verifiquem circunstâncias especiais, os órgãos dos STA adjacentes devem estar ligados entre si.
- 8- Quando as condições locais sejam tais que tornem necessário autorizar uma aeronave a penetrar numa região de controlo adjacente antes da partida, o órgão de controlo de aproximação ou a torre de controlo de aeródromo devem estar ligadas ao centro de controlo regional que serve a região adjacente.
- 9- Os meios de comunicação referidos no n.º 7 do presente artigo devem incluir

meios que permitam comunicações autónomas directas, ou em combinação com data link, com gravação automática quando, para efeitos de transferência de controlo usando dados radar, ADS-B ou ADS-C, a comunicação possa ser estabelecida instantaneamente e, para outros efeitos, as comunicações possam ser normalmente estabelecidas dentro de um período de 15 (quinze) segundos.

- 10- Nos casos em que tem lugar a transferência automática de dados entre os computadores dos STA, devem existir meios adequados para gravação automática de dados.
- 11- Os dados e as comunicações gravadas de acordo com o estabelecido no número anterior, devem ser retidos por um período de pelo menos 30 (trinta) dias.

#### Artigo 119.º

##### **Procedimentos para comunicações directas**

O INAC, I.P. publicará regulamentação complementar contendo os procedimentos adequados para as comunicações directas, de forma a permitir o estabelecimento de ligações imediatas para chamadas muito urgentes relativas à segurança das aeronaves e à interrupção, sempre que necessário, de chamadas em curso menos urgentes.

### SECÇÃO III

#### **Serviço de controlo de movimento à superfície**

#### Artigo 120.º

##### **Comunicações para controlo de veículos que não aeronaves nas áreas de manobra em aeródromos controlados**

- 1- O serviço de controlo de aeródromo deve ter meios de comunicação rádio bilateral para o controlo de veículos na área de manobra, salvo quando se considerar adequada a utilização de um sistema de sinalização visual como meio de comunicação.
- 2- Onde as circunstâncias recomendarem, devem ser instalados canais de comunicação separados para o controlo de veículos na área de manobra e meios de gravação automática desses canais.

- 3- As comunicações gravadas de acordo com o exigido no número anterior, devem ser retidas por um período de pelo menos 30 (trinta) dias.

## SECÇÃO IV

### **Serviço aeronáutico de rádio navegação**

#### Artigo 121.º

#### **Gravação automática de dados radar**

- 1- Os dados de vigilância fornecidos por equipamento de radar primário e secundário ou obtidos através de outros sistemas de vigilância, nomeadamente ADS-B ou ADS-C, usados como ajuda para os STA, devem ser automaticamente gravados para uso nas investigações de acidentes e incidentes, busca e salvamento, CTA, avaliação do sistema de vigilância e treino.
- 2- As gravações automáticas referidas no número anterior devem ser retidas por um período de, pelo menos, 30 (trinta) dias.
- 3- Quando as gravações forem pertinentes para a investigação de acidentes e incidentes, as mesmas devem ser retidas por períodos mais extensos, até se tornar evidente que deixaram de ser necessárias.

## CAPÍTULO VII

### **Requisitos para informação dos serviços de tráfego aéreo**

#### SECÇÃO I

#### **Informação meteorológica**

#### Artigo 122.º

#### **Disposições gerais**

- 1- Os órgãos dos STA devem ser municiados com informação actual relativa às condições meteorológicas prevalentes e previsões meteorológicas necessárias para o desempenho das respectivas funções.
- 2- As informações a que se refere o número anterior devem ser suficientemente claras,

de forma a reduzir ao mínimo a necessidade de interpretação por parte do pessoal dos STA, e disponibilizada com uma frequência que satisfaça os requisitos dos órgãos interessados.

- 3- Cumulativamente com as informações mencionadas no n.º 1 do presente artigo, os órgãos dos STA devem ser municiados com informação detalhada sobre localização, extensão vertical, direcção e cadência do movimento de fenómenos meteorológicos na vizinhança do aeródromo, particularmente nas áreas de subida após descolagem e de aproximação para aterragem, que possam constituir perigo para a operação das aeronaves.
- 4- Quando disponibilizados aos órgãos dos STA para uso pelos computadores desses serviços dados meteorológicos em forma digital processados por computador e relativos à camada superior da atmosfera, o conteúdo, formato e transmissão devem estar de conformes com o acordado entre a entidade responsável pela prestação dos serviços meteorológicos para a navegação aérea e os prestadores dos STA apropriados.

#### Artigo 123.º

##### **Centros de informação de voo e centros de controlo regional**

- 1- Os centros de informação de voo e os centros de controlo regional devem dispor, logo que possível a sua determinação, de informação meteorológica de acordo com o estabelecido no apêndice 9, 1.3, do Anexo 3 da OACI, devendo ser dada particular importância às ocorrências em curso ou esperadas que, contribuam para a deterioração das condições do tempo.
- 2- Os reportes e previsões referidos no número anterior devem abranger a região de informação de voo ou região de controlo e quaisquer outras áreas, de acordo com o estabelecido nos acordos regionais de navegação aérea.
- 3- Os centros de informação de voo e os centros de controlo regional devem, em relação aos locais por eles especificados, dispor a intervalos adequados, de dados actuais da pressão para o acerto de altímetro.

#### Artigo 124.º

### **Órgãos que prestam serviço de controlo de aproximação**

- 1- Para o espaço aéreo e aeródromos sob sua responsabilidade, os órgãos que prestam o serviço de controlo de aproximação devem ser municiados com informação meteorológica actual e previsões meteorológicas, de acordo com o estabelecido na legislação aplicável.
- 2- Os reportes especiais e as alterações das previsões meteorológicas devem ser comunicadas aos órgãos que prestam o serviço de controlo de aproximação logo que conhecidos, de acordo com os critérios estabelecidos, sem esperar pelo reporte de rotina ou previsão seguinte.
- 3- Quando usados múltiplos anemómetros para fornecimento da informação meteorológica, os indicadores com os quais se relacionam devem ser claramente assinalados, para identificar a pista ou secção da pista visualizada por cada um dos anemómetros.
- 4- Para os locais que especificarem, os órgãos que prestam o serviço de controlo de aproximação devem dispor de dados actuais da pressão para o acerto de altímetro.
- 5- Os órgãos que prestam o serviço de controlo de aproximação para a aproximação final, aterragem e descolagem, devem estar equipados com visores indicando o vento à superfície, referido aos mesmos locais de observação e alimentados pelos mesmos sensores dos visores instalados nas torres de controlo de aeródromo e nas estações meteorológicas instaladas.
- 6- Os órgãos que prestam o serviço de controlo de aproximação para a aproximação final, aterragem e descolagem nos aeródromos onde os valores do alcance visual na pista (RVR) são obtidos através de instrumentos, devem estar equipados com visores que permitam a leitura dos valores actuais.
- 7- Os visores mencionados no número anterior devem estar referidos aos mesmos locais de observação e alimentados pelos mesmos sensores dos visores colocados nas torres de controlo de aeródromo e nas estações meteorológicas instaladas.
- 8- Os órgãos que prestam o serviço de controlo de aproximação para a aproximação final, aterragem e descolagem nos aeródromos onde a altura da base das nuvens é obtida através de instrumentos, devem estar equipados com visores que permitam a leitura dos valores actuais da altura da base de nuvens.

- 9- Os visores mencionados no número anterior devem estar referidos aos mesmos locais de observação e alimentados pelos mesmos sensores dos visores colocados nas torres de controlo de aeródromo e nas estações meteorológicas instaladas.
- 10- Aos órgãos que prestem serviço de controlo de aproximação para a aproximação final, aterragem e descolagem nos aeródromos, deve ser fornecida informação sobre cisalhamento de vento que possa afectar adversamente as aeronaves nas aproximações e trajectórias descolagem ou aproximações que incluam circling.

#### Artigo 125.º

##### **Torres de controlo de aeródromo**

- 1- Para o aeródromo sob sua responsabilidade, as torres de controlo de aeródromo devem ser municiadas com informação meteorológica actual e previsões meteorológicas, de acordo com o estabelecido na legislação aplicável.
- 2- Os reportes especiais e as alterações das previsões meteorológicas devem ser comunicadas às torres de controlo de aeródromo logo que conhecidos, de acordo com os critérios estabelecidos, sem esperar pelo reporte de rotina ou previsão seguinte.
- 3- As torres de controlo de aeródromo devem dispor de dados actuais da pressão para acerto de altímetro no respectivo aeródromo.
- 4- As torres de controlo de aeródromo devem estar equipadas com visores indicando o vento à superfície referido ao mesmo local ou locais de observação e alimentados pelos mesmos sensores instalados nas estações meteorológicas quando instaladas.
- 5- Quando usados múltiplos sensores para fornecimento da informação meteorológica actual, os visores com eles relacionados devem ser claramente assinalados, para identificar a pista ou secção da pista visualizada por cada um dos sensores.
- 6- As torres de controlo de aeródromo nos aeródromos onde os valores do alcance visual na pista (RVR) são obtidos através de instrumentos, devem estar equipadas com visores que permitam a leitura dos valores actuais.
- 7- Os visores mencionados no número anterior devem estar referidos aos mesmos locais de observação e alimentados pelos mesmos sensores dos visores colocados

nas estações meteorológicas instaladas.

- 8- As torres de controlo de aeródromo nos aeródromos onde a altura da base das nuvens é obtida através de instrumentos, devem estar equipados com visores que permitam a leitura dos valores actuais da altura da base de nuvens.
- 9- Os visores mencionados no número anterior devem estar referidos aos mesmos locais de observação e alimentados pelos mesmos sensores dos visores colocados nas torres de controlo de aeródromo e nas estações meteorológicas instaladas.
- 10- As torres de controlo de aeródromo devem ser municiadas com informação sobre cisalhamento de vento que possa afectar adversamente as aeronaves nas aproximações, trajectórias de descolagem ou aproximações que incluam *circling* e aeronaves na corrida de aterragem ou descolagem.
- 11- As torres de controlo de aeródromo ou outros órgãos apropriados devem ser municiados com alertas do aeródromo, de acordo com o estabelecido na legislação aplicável.

#### Artigo 126.º

##### **Estações de comunicações**

- 1- Para efeitos de informação de voo, os reportes meteorológicos actuais e as previsões, devem ser comunicadas às estações de comunicações.
- 2- Uma cópia dessa informação deve ser enviada ao centro de informação de voo ou centro de controlo regional.

#### SECÇÃO II

##### **Condições e estado operacional do aeródromo e outros meios e serviços de navegação**

#### Artigo 127.º

##### **Informações sobre as condições do aeródromo e estado operacional dos meios associados**

As torres de controlo de aeródromo e os órgãos prestadores do serviço de controlo de aproximação devem ser permanentemente informados sobre as condições

operacionalmente significativas da área de movimento no respectivo aeródromo, incluindo a existência de perigos temporários e o estado operacional de quaisquer outros meios associados.

#### Artigo 128.º

##### **Informação sobre o estado operacional dos serviços de navegação**

- 1- Os órgãos dos STA devem ser permanentemente informados sobre o estado operacional dos serviços de rádio navegação, e das ajudas visuais essenciais para descolagem, partida, aproximação e procedimentos de aterragem localizadas nas suas áreas de responsabilidade, e sobre os serviços de rádio navegação e ajudas visuais essenciais para o movimento à superfície.
- 2- Para permitir a sua utilização, as informações sobre o estado operacional, e as alterações dos serviços de rádio navegação e ajudas visuais referidas no número anterior devem ser recebidas em tempo útil pelos órgãos dos STA apropriados.

#### SECÇÃO III

##### **Balões livres**

#### Artigo 129.º

##### **Informação sobre balões livres não tripulados**

De acordo com a legislação aplicável, os operadores de balões livres não tripulados devem informar os órgãos apropriados dos STA sobre os detalhes dos voos dos respectivos balões.

#### SECÇÃO IV

##### **Actividade Vulcânica**

#### Artigo 130.º

##### **Informação**

- 1- De acordo com o estabelecido em acordos locais, os órgãos dos STA devem ser informados sobre actividade pré erupção vulcânica, erupção vulcânica e nuvens de



cinza vulcânica que possam afectar o espaço aéreo usado por voos na sua área de responsabilidade.

- 2- A entidade responsável pela VAAC deve fornecer ao centro de controlo regional e ao centro de informação de voo interessado, informação sobre actividade vulcânica e existência de cinza vulcânica.

## SECÇÃO V

### **Material radioactivo e químico**

#### Artigo 131.º

#### **Informação sobre nuvens de material radioactivo e de químicos tóxicos**

De acordo com o estabelecido em acordos locais, os órgãos dos STA devem ser informados sobre a libertação para a atmosfera de materiais radioactivos ou químicos tóxicos que possam afectar o espaço aéreo usado por voos na sua área de responsabilidade.

## CAPÍTULO VIII

### **Supervisão, fiscalização e regime sancionatório**

#### Artigo 132.º

#### **Fiscalização**

Na qualidade de Autoridade fiscalizadora, compete ao INAC, I.P. supervisionar e fiscalizar o cumprimento do presente diploma.

#### Artigo 133.º

#### **Contra-ordenações**

- 1- Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações muito graves:
  - a) A inexistência de coordenação de actividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis, em violação do disposto no n.º2 do artigo 32.º;

- b) A inexistência de procedimentos entre os serviços de informação aeronáutica e os STA, em violação do n.º1 do artigo 36.º;
- c) A existência de procedimentos entre os serviços de informação aeronáutica e os STA que não contenham as informações previstas nas alíneas do n.º1 do artigo 36.º;
- d) A não prestação de assistência a uma aeronave que se conheça ou se presuma encontrar-se em estado de emergência, ou a não atribuição de prioridade sobre as outras aeronaves, em violação do disposto no artigo 42.º;
- e) O incumprimento, por parte dos órgãos dos STA, do disposto no n.º1 do artigo 45.º;
- f) O incumprimento, por parte dos órgãos dos STA, do disposto no n.º3 do artigo 45.º;
- g) A não adopção, por parte do órgão dos STA, das medidas de assistência à aeronave previstas nos números 4 e 5 do artigo 46.º, em violação do n.º3 do mesmo artigo;
- h) A falta de informação, por parte do órgão dos STA, em violação do disposto no n.º9 do artigo 46.º;
- i) A não elaboração, por parte do prestador dos STA, dos planos de contingência a aplicar no espaço aéreo da sua responsabilidade, em violação do disposto no n.º1 do artigo 60.º;
- j) O incumprimento, por parte do órgão de CTA, das obrigações decorrentes do artigo 63.º;
- l) A inexistência de representação da informação relativa ao movimento da aeronave e registo das autorizações do CTA fornecidas, em violação do disposto no artigo 64.º;
- m) A falta de equipamento para gravação do ambiente de trabalho, nos termos e condições previstas no artigo 65.º;
- n) O incumprimento das condições para o fornecimento de autorizações do CTA previstas no artigo 66.º;
- o) A falta de comunicação dos detalhes sobre as mínimas separações seleccionadas e as suas áreas de aplicação, em violação do artigo 70.º;

- p) O incumprimento do disposto no artigo 71.º;
- q) O incumprimento do disposto no artigo 72.º;
- r) A violação das regras de transferência entre dois órgãos que prestam serviço de controlo regional previstas no artigo 74.º;
- s) A violação das regras de transferência entre um órgão que presta serviço de controlo regional e outro que presta serviço de controlo de aproximação previstas no artigo 75.º;
- t) A violação das regras de transferência entre um órgão que presta serviço de controlo de aproximação e uma torre de controlo, aplicáveis quando a aeronave está a chegar e previstas no artigo 76.º;
- u) A violação das regras de transferência entre um órgão que presta serviço de controlo de aproximação e uma torre de controlo, aplicáveis quando a aeronave está a partir e previstas no artigo 77.º;
- v) A violação das regras de transferência entre sectores ou posições de controlo dentro do mesmo órgão de controlo de tráfego aéreo previstas no artigo 78.º;
- x) A violação das regras de coordenação da transferência previstas no artigo 79.º;
- z) Na prestação do SIV, incluindo AFIS, o fornecimento de autorizações ou instruções do CTA em violação do n.º2 do artigo 80.º;
- aa) A autorização do controlo de tráfego aéreo sem que constem todos os elementos constantes do n.º1 do artigo 81.º;
- bb) A não repetição, por parte da tripulação de voo para o controlador de tráfego aéreo, das partes da autorização do CTA relacionadas com segurança operacional e instruções, quando transmitidas por voz, em violação do disposto no n.º1 do artigo 83.º;
- cc) A não repetição, por parte da tripulação de voo para o controlador de tráfego aéreo, dos dados previstos nas alíneas do n.º2 do artigo 83.º;
- dd) A não repetição, por parte da tripulação de voo para o controlador de tráfego aéreo, de outras autorizações ou instruções, incluindo uma autorização condicional, bem como a falta de acusação da recepção das mesmas pela tripulação de voo, em violação do disposto no n.º3 do artigo 83.º;

- ee) A inexistência de coordenação entre os órgãos de CTA da autorização do CTA, em violação do disposto no n.º1 do artigo 84.º;
- ff) A falta de estabelecimento, por parte do prestador dos STA apropriado, da capacidade dos SCTA, em violação do disposto no n.º2 do artigo 85.º;
- gg) A falta de comunicação ao órgão responsável pela gestão do fluxo de tráfego aéreo, da capacidade máxima possível de ser aceite por um SCTA, em violação do disposto no n.º4 do artigo 85.º;
- hh) A falta de prestação de SIV às aeronaves susceptíveis de ser afectadas por essa informação, em violação do disposto no n.º1 do artigo 89.º;
- ii) O incumprimento do disposto no n.º3 do artigo 89.º;
- jj) A não inclusão no SIV da informação prevista nos números 1 e 2 do artigo 90.º;
- ll) A falta de transmissão, por parte do órgão dos STA, dos serviços meteorológicos e dos reportes meteorológicos especiais recebidos das aeronaves, em violação do disposto no n.º3 do artigo 90.º;
- mm) A não prestação da informação prevista no n.º5 do artigo 90.º;
- nn) A falta de transmissão, por parte do órgão dos STA, das mensagens SIVO aplicáveis, quando tal tiver sido solicitado pelo piloto, em violação do disposto no artigo 92.º;
- oo) O incumprimento do disposto nos artigos 93.º e 94.º, relativos às difusões SIVO;
- pp) O incumprimento do disposto nos números 2, 5, 7, 8 e 9 do artigo 95.º;
- qq) A falta de conformidade entre a informação D-ATIS e a informação de Voz-ATIS, em violação do n.º1 do artigo 96.º;
- rr) A falta de actualização das difusões Voz-ATIS e D\_ATIS, em violação do disposto no n.º3 do artigo 96.º;
- ss) A violação do disposto no n.º1 do artigo 97.º;
- tt) A inexistência de mensagem ATIS relativa à comunicação de informação meteorológica relevante, em violação do disposto no n.º2 do artigo 97.º;
- uu) A falta de correcção de informação ATIS desactualizada, em violação do disposto no n.º4 do artigo 97.º;

- vv) A não inclusão nas mensagens ATIS da informação prevista no n.º1 do artigo 98.º;
- xx) A não inclusão nas mensagens ATIS da informação prevista no n.º1 do artigo 99.º;
- zz) A não inclusão nas mensagens ATIS da informação prevista no n.º1 do artigo 100.º;
- aaa) A falta de difusões VOLMET em HF, ou em VHF VOLMET, ou o serviço D-VOLMET, quando existam acordos regionais de navegação aérea que determinem a necessidade da sua realização, em violação do disposto no n.º1 do artigo 101.º;
- bbb) A falta de prestação do serviço de alerta nas situações indicadas nas alíneas do n.º1 do artigo 102.º;
- ccc) A falta de prestação imediata de informação, em violação do disposto no n.º3 do artigo 102.º;
- ddd) O incumprimento do disposto no n.º4 do artigo 102.º;
- eee) A falta de prestação de informação aos centros de coordenação de busca e salvamento, em violação do disposto no artigo 103.º;
- fff) A notificação por parte dos órgãos dos STA sem que contenha a informação prevista no n.º1 do artigo 104.º;
- ggg) A falta de fornecimento da informação prevista no n.º3 do artigo 104.º;
- hhh) A falta de informação ao centro de coordenação de busca e salvamento, de que aeronave se encontra na fase de perigo, em violação do disposto no n.º2 do artigo 107.º;
- iii) O incumprimento do disposto no n.º1 do artigo 108.º;
- jjj) A inexistência de meios de comunicação, no centro de informação de voo, em violação do disposto no n.º1 do artigo 115.º;
- lll) A inexistência de meios de comunicação, no centro de controlo regional, em violação do disposto no n.º2 do artigo 115.º;
- mmm) A inexistência de meios de comunicação, no órgão de controlo de aproximação, em violação do disposto no n.º3 do artigo 115.º;

- nnn) A inexistência de meios de comunicação, na torre de controlo de aeródromo, em violação do disposto no n.º4 do artigo 115.º;
- ooo) A inexistência de meios de comunicação, no centro de informação de voo e no centro de controlo regional, em violação do disposto no n.º1 do artigo 116.º;
- ppp) A inexistência de meios de comunicação, no órgão de controlo de aproximação e na torre de controlo de aeródromo, em violação do disposto no n.º2 do artigo 116.º;
- qqq) A inexistência de meios de comunicação, por parte de um órgão AFIS, em violação do disposto no n.º3 do artigo 116.º;
- rrr) O incumprimento do disposto no n.º4 do artigo 116.º;
- sss) A inexistência de meios de comunicação, no centro de informação de voo e no centro de controlo regional, em violação do disposto no n.º1 do artigo 118.º;
- ttt) A violação do disposto nos números 2 e 3 do artigo 118.º;
- uuu) A inexistência de meios de comunicação entre os centros de informação de voo ou os centros de controlo regional, nos casos e nas condições previstas no n.º4 do artigo 118.º;
- vvv) A falta de dispositivos de gravação automática nos meios de comunicação, em violação do n.º5 do artigo 118.º;
- xxx) A inexistência de meios adequados para gravação automática de dados, nas situações previstas no n.º10 do artigo 118.º;
- zzz) O incumprimento do disposto no n.º1 do artigo 120.º;
- aaaa) A falta de gravação automática dos dados de vigilância, em violação do disposto no n.º1 do artigo 121.º;
- bbbb) A falta de prestação de informação, por parte do operador do aeródromo, sobre as condições previstas no artigo 127.º;
- cccc) A falta de prestação da informação, por parte do operador do aeródromo, sobre o estado operacional dos serviços previstos no n.º1 do artigo 128.º.

- 2- Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações graves:
- a) O não fornecimento, por parte dos órgãos dos STA civis aos órgãos militares apropriados, da informação prevista no n.º4 do artigo 32.º;
  - b) A coordenação de actividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis, em violação do disposto no artigo 33.º;
  - c) A falta de informação, por parte do órgão dos STA ao órgão militar apropriado, em violação do disposto no n.º8 do artigo 46.º;
  - d) A não adopção, por parte do órgão dos STA, das medidas previstas nas alíneas do n.º1 do artigo 47.º;
  - e) A não adopção, por parte do órgão dos STA, das medidas previstas nas alíneas do n.º2 do artigo 47.º;
  - f) A falta de equipamento para visualização do tempo, em violação do artigo 49.º;
  - g) O incumprimento do disposto nos números 1 e 2 do artigo 50.º;
  - h) O não fornecimento da hora certa, por parte da torre de controlo ao piloto, antes da aeronave iniciar a rolagem, em violação do disposto no n.º1 do artigo 52.º;
  - i) O não fornecimento da hora certa, por parte do órgão dos STA ao piloto da aeronave, sempre que este o solicite, em violação do disposto no n.º2 do artigo 52.º;
  - j) A falta de publicação, por parte do prestador dos STA, dos planos de contingência a aplicar no espaço aéreo da sua responsabilidade, em violação do disposto no n.º1 do artigo 60.º;
  - l) A não identificação na retransmissão, por parte dos prestadores de SIV e AFIS, do órgão do SCTA responsável pelo fornecimento da autorização ou instrução do CTA, em violação do disposto no n.º3 do artigo 80.º;
  - m) A coordenação, entre os órgãos de CTA da autorização do CTA, em violação das condições previstas no n.º1 do artigo 84.º;

- n) A falta de comunicação aos tripulantes das aeronaves dos atrasos previstos ou das restrições em vigor, em violação do disposto no n.º5 do artigo 85.º;
- o) A falta de controlo, por parte da torre de controlo, do movimento de pessoas e veículos, incluindo o reboque de aeronaves na área de manobra do aeródromo, em violação do disposto no n.º1 do artigo 86.º;
- p) A inclusão nas mensagens ATIS da informação prevista no n.º1 do artigo 98.º, sem ser pela ordem aí estabelecida;
- q) A inclusão nas mensagens ATIS da informação prevista no n.º1 do artigo 99.º, sem ser pela ordem aí estabelecida;
- r) A inclusão nas mensagens ATIS da informação prevista no n.º1 do artigo 100.º, sem ser pela ordem aí estabelecida;
- s) A notificação por parte dos órgãos dos STA que contenha a informação prevista no n.º1 do artigo 104.º, sem ser pela ordem aí estabelecida;
- t) O incumprimento do disposto nos números 1 e 2 do artigo 106.º;
- u) A falta de informação, por parte do centro de controlo regional ou do centro de informação de voo ao operador, antes de ser feita a comunicação para o centro de coordenação de busca e salvamento, de que aeronave se encontra na fase de incerteza ou de alerta, em violação do disposto no n.º1 do artigo 107.º;
- v) A falta de informação ao operador das notificações feitas ao centro de coordenação de busca e salvamento, em violação do disposto no n.º3 do artigo 107.º;
- x) A falta de utilização da radiotelefonia ou das comunicações por ligação de dados (*data link*) nas comunicações ar – solo, em violação do disposto no n.º1 do artigo 109.º;
- z) A falta do equipamento previsto no n.º2 do artigo 109.º, nas situações aí estabelecidas;
- aa) O incumprimento do disposto no n.º3 do artigo 109.º;
- bb) A falta de manutenção da gravação dos canais de comunicações por um período de 30 dias, em violação do disposto no n.º4 do artigo 109.º;



- cc) O incumprimento do disposto nos números 1 dos artigos 110.º, 111.º, 112.º e 113.º;
  - dd) A inexistência de equipamento por parte de uma aeronave, que permita as comunicações previstas nos números 1 dos artigos 110.º, 111.º, 112.º e 113.º;
  - ee) A inexistência de comunicação directa ou por ligação de dados (*data link*) nas comunicações solo - solo para os STA, em violação do disposto no n.º1 do artigo 114.º;
  - ff) O incumprimento do disposto no n.º2 do artigo 114.º;
  - gg) O incumprimento do disposto no n.º6 do artigo 118.º;
  - hh) A falta de manutenção da gravação dos dados e das comunicações por um período de 30 dias, em violação do disposto no n.º11 do artigo 118.º;
  - ii) A falta de manutenção da gravação das comunicações por um período de 30 dias, em violação do disposto no n.º3 do artigo 120.º;
  - jj) A falta de manutenção das gravações automáticas por um período de 30 dias, em violação do disposto no n.º2 do artigo 121.º.
- 3- Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constitui contra-ordenação leve o incumprimento, por parte do órgão dos STA, do disposto no n.º6 do artigo 46.º.

#### Artigo 134.º

#### **Processamento das contra-ordenações**

Compete ao INAC, I.P., nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente diploma, bem como proceder à aplicação das respectivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

#### CAPÍTULO VIII

#### **Disposições finais**

#### Artigo 135.º

### **Revogação**

É revogada a Portaria 54/1974, de 30 de Janeiro.

Artigo 136.º

### **Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de \_\_\_\_\_

O Primeiro-Ministro

O Ministro de Estado e das Finanças

O Ministro da Justiça

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações