

A segurança e a eficiência do transporte aéreo, mormente a segurança operacional, constituíram, desde sempre, uma preocupação básica para o sector da aviação civil, tendo surgido, desde muito cedo, a necessidade de regulamentação internacional sobre essa matéria, com a Convenção Internacional de Navegação Aérea, assinada em Paris em 1919. Posteriormente, o Anexo 2 à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, veio estabelecer as regras comumente designadas, de forma abreviada, como “regras do ar”.

Nestas regras incluem-se não só as que se relacionam com o movimento das aeronaves em pleno voo, mas também aquelas que devem ser seguidas por um piloto enquanto a aeronave está em movimento na superfície de um aeródromo.

Assim, embora as mesmas visem, essencialmente, a segurança operacional, incluem-se ainda disposições de prevenção e de controlo de actos de interferência ilícita, chegando algumas delas a ter objectivos de melhoria da eficiência dos voos, sem nunca descuidar, naturalmente a segurança operacional.

Em Portugal, a legislação existente sobre esta matéria remonta a 1930, ao Decreto n.º 20062, que aprovou o “Regulamento de Navegação Aérea”, elaborado e promulgado na sequência da supra referida Convenção de Paris e à Portaria n.º 53/1974, de 30 de Janeiro. Urge, naturalmente, actualizar esta legislação, criando um quadro normativo que transponha para o Direito Português as regras constantes do Anexo 2 à Convenção de Chicago.

Assim, o presente diploma incorpora regras genéricas, aplicáveis em todas as condições de voo, bem como regras aplicáveis às aeronaves que voem em condições de voo visual ou em condições em que, nomeadamente por falta de visibilidade adequada, este é apoiado em instrumentos (voo por instrumentos).

As regras gerais focam questões relacionadas com a protecção de pessoas e bens, estabelecendo alturas mínimas de voo, definindo actividades e operações de aeronaves que serão posteriormente alvo de regulamentação complementar (lançamento de objectos e pulverização, reboque, descidas em pára-quedas, voo acrobático, voos em formação, operação de balões livres não tripulados).

Estabelecem, ainda, as regras relativas à prevenção de colisões entre as aeronaves, pormenorizando o direito de passagem, as luzes que as aeronaves em voo devem exibir e as normas para a operação no aeródromo e na sua vizinhança.

As regras gerais, assumem ainda uma especial vertente relacionada com os planos de voo, definindo as respectivas normas para a sua submissão e preenchimento e de relacionamento com o serviço de controlo de tráfego aéreo.

Relativamente às regras de voo visual e às regras de voo por instrumentos, estas definem as condições específicas para a operação de cada um destes tipos de voo, como é o caso das alturas mínimas.

É de notar uma preocupação com a prevenção, mediante um conhecimento antecipado e adequadamente divulgado das intenções de voo, formalizando a prática, corrente, de elaboração e divulgação de um plano de voo, sendo as regras constantes do presente diploma e aplicáveis ao plano de voo compatíveis com o regulamento (CE) n.º 1033/2006, da Comissão, de 4 de Julho, uma vez que este tomou, como referência, precisamente, o Anexo 2 à Convenção de Chicago.

O presente decreto-lei prevê, ainda, a existência de regulamentação complementar, a emitir pelo INAC, I.P., em casos de regras de tipos específicos de voos, ou de procedimentos que, embora sendo aplicáveis a todos os voos, necessitam de ser detalhados.

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

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma aprova o regime jurídico aplicável às regras do ar, dando cumprimento, no Direito Português, às regras constantes do Anexo 2 da 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 depois ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Acordo ADS-C», plano de comunicação que estabelece as condições em que se efectua a comunicação de dados ADS-C (ex. os dados requeridos pelos serviços de tráfego aéreo e a frequência dos reportes ADS-C que devem ser acordados antes da utilização ADS-C para a prestação de serviços de tráfego aéreo), sendo os termos do acordo permutados entre o sistema no solo e a aeronave através de um ou uma série de contratos;
- b) «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;
- c) «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. Os aeródromos alternantes incluem os seguintes:
 - i) «Alternante de descolagem», aeródromo alternante no qual uma aeronave possa aterrar, quando imediatamente após a descolagem 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;
- d) «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»;
- e) «Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;
- f) «Altitude», distância na vertical entre um nível, um ponto ou um objecto considerado como um ponto e o nível médio das águas do mar (MSL);
- g) «Altitude de pressão», pressão atmosférica expressa em termos de altitude que corresponde a essa pressão na Atmosfera Padrão;
- h) «Altitude de transição», altitude na qual ou abaixo da qual a posição vertical de uma aeronave é controlada com referência a altitudes;
- i) «Altura», distância na vertical entre um nível, um ponto ou um objecto considerado como um ponto e um nível de referência especificado;
- j) «Área de aterragem», parte da área de movimento destinada à aterragem ou descolagem de uma aeronave;
- l) «Área de controlo terminal», área de controlo normalmente estabelecida na confluência de rotas ATS na vizinhança de um ou mais aeródromos principais;
- m) «Área de manobra», parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento;
- n) «Área de movimento», parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, constituída pela área de manobra e placas de estacionamento;
- o) «Área perigosa», espaço aéreo de dimensões definidas no qual podem, em períodos especificados, existir actividades que constituam perigo para o voo das aeronaves;

- p) «Área proibida», espaço aéreo de dimensões definidas, acima do território ou das águas territoriais de um Estado, no qual está interdito o voo de aeronaves;
- q) «Área restrita», espaço aéreo de dimensões definidas, acima do território ou das águas territoriais de um Estado, no qual o voo de uma aeronave está limitado de acordo com certas condições especificadas;
- r) «Área de sinais», área, num aeródromo, utilizada para a apresentação de sinais visuais no solo;
- s) «Autoridade ATS competente», entidade apropriada designada pelo Estado e responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo sob a sua jurisdição;
- t) «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;
- u) «Avião», aeronave mais pesada que o ar, com propulsão própria, cuja sustentação em voo é obtida essencialmente através de reacções aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas em certas condições de voo;
- v) «Aviso para evitar tráfego», aviso fornecido por um órgão dos serviços de tráfego aéreo especificando manobras para assistir o piloto a evitar uma colisão;
- x) «Balão livre não tripulado», aeronave sem motor, não tripulada e mais leve que o ar, em voo livre, podendo ser classificado como pesado, médio ou leve;
- z) «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;
- aa) «Caminho de rolagem», caminho definido num aeródromo terrestre, estabelecido para a rolagem de aeronaves, com o intuito de permitir a ligação entre as várias partes do aeródromo, incluindo:
 - i) «Via de acesso a posição de estacionamento de aeronaves», parte de uma placa de estacionamento designada como caminho de rolagem e

- destinada, apenas, a assegurar o acesso às posições de estacionamento das aeronaves;
- ii) «Caminho de rolagem na placa», parte de um sistema de caminhos de circulação localizado numa placa de estacionamento e destinado a proporcionar uma via de acesso para atravessar a placa;
 - iii) «Caminho de rolagem para saída rápida da pista», caminho de rolagem ligado a uma pista num ângulo agudo e projectado de forma a permitir às aeronaves que aterram, virarem a velocidades superiores às atingidas noutros caminhos de rolagem de saída, minimizando assim o tempo de ocupação da pista.
- bb) «Centro de controlo regional», órgão estabelecido para prestar o serviço de controlo de tráfego aéreo a voos controlados nas regiões de controlo sob a sua jurisdição;
 - cc) «Centro de informação de voo», órgão estabelecido para prestar o serviço de informação de voo e o serviço de alerta;
 - dd) «Comunicações por ligação de dados (*data link*)», forma de comunicação destinada à troca de mensagens através da ligação de dados;
 - ee) «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;
 - ff) «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 meteorológicas visuais;
 - gg) «Condições meteorológicas visuais (VMC)», condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância às nuvens e tecto de nuvens, iguais ou superiores aos mínimos especificados;
 - hh) «Consumo problemático de certas substâncias», consumo de uma ou mais substâncias psicoactivas pelo pessoal aeronáutico, de tal modo que:
 - i) Constitua um risco directo para quem as consome ou ponha em perigo as vidas, a saúde ou o bem-estar de outros; ou

- ii) Provoque ou intensifique um problema de carácter ocupacional, social, mental ou físico.
- ii) «Corredor aéreo», região de controlo ou porção de uma região de controlo estabelecida em forma de corredor;
- jj) «Espaço aéreo consultivo», espaço aéreo de dimensões definidas, ou rota designada, dentro do qual é disponibilizado o serviço consultivo de tráfego aéreo;
- ll) «Espaço aéreo controlado», espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual é prestado serviço de controlo de tráfego aéreo de acordo com a classificação do espaço aéreo;
- mm) «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 A a G;
- nn) «Estação aeronáutica», estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Em certos casos, este tipo de estação pode estar instalada a bordo de um navio ou numa plataforma no mar;
- oo) «Estação de rádio de controlo ar-solo», estação de telecomunicações aeronáuticas com responsabilidade primária pelo encaminhamento das comunicações respeitantes à operação e controlo de aeronaves em determinada área;
- pp) «Hora estimada de chegada», nos voos IFR, a hora a que se prevê que uma aeronave chegue à vertical do ponto designado, definido por referência às ajudas à navegação, a partir do qual se prevê iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos, ou, caso o aeródromo não possua ajudas à navegação, a hora a que a aeronave chega à vertical do aeródromo. Nos voos VFR, é a hora a que se prevê a chegada da aeronave à vertical do aeródromo;
- qq) «Hora estimada de saída dos calços», hora estimada para a aeronave iniciar o movimento associado à partida;
- rr) «Hora prevista para aproximação», hora a que o ATC prevê que uma aeronave a chegar abandone o ponto de espera, após uma demora, para

- ss) «Informação de tráfego», informação fornecida por um órgão dos serviços de tráfego aéreo para 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;
- tt) «Limite da autorização», ponto até ao qual é válida uma autorização do controlo de tráfego aéreo fornecida a uma aeronave;
- uu) «Membro da tripulação de voo», membro da tripulação, titular da licença correspondente e encarregue das tarefas essenciais à operação de uma aeronave durante o período de serviço de voo;
- vv) «Navegação regional», 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;
- xx) «Nível», termo genérico relativo à posição vertical de uma aeronave em voo, significando consoante o caso, altura, altitude ou nível de voo;
- zz) «Nível de cruzeiro», nível mantido durante uma porção significativa do voo;
- aaa) «Nível de voo», superfície de pressão atmosférica constante, determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1013.2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos;
- bbb) «NOTAM», 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;
- ccc) «Órgão de controlo de aproximação», órgão estabelecido para prestar serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados a chegar ou a partir de um ou mais aeródromos;
- ddd) «Órgão de controlo de tráfego aéreo», termo genérico utilizado para designar, consoante o caso, centro de controlo regional, órgão de controlo de aproximação ou torre de controlo de aeródromo;

- eee) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo», termo genérico utilizado para designar, consoante o caso, órgão de controlo de tráfego aéreo, centro de informação de voo ou órgão ARO;
- fff) «Pacote integrado de informação aeronáutica», conjunto de informação constituída pelos seguintes elementos: AIP, incluindo o serviço de emendas; suplementos ao AIP; NOTAM e PIB; AIC e listas de verificação de NOTAM em vigor;
- ggg) «Pessoal que desempenha funções sensíveis do ponto de vista de segurança», pessoas que, se desempenharem as suas funções de forma inadequada, podem pôr em risco a segurança operacional da aviação, incluindo nomeadamente, tripulantes, pessoal de manutenção de aeronaves e controladores de tráfego aéreo;
- hhh) «Piloto comandante», piloto designado pelo operador ou, no caso da aviação geral, pelo proprietário da aeronave, para exercer o comando e proceder à condução segura do voo;
- iii) «Pista», área rectangular, definida, num aeródromo terrestre, preparada para a aterragem e descolagem de aeronaves;
- jjj) «Placa de estacionamento», área definida, num aeródromo terrestre, destinada a acomodar aeronaves com o objectivo de embarcar ou desembarcar passageiros, correio ou carga, proceder ao seu abastecimento, estacionamento ou manutenção;
- lll) «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;
- mmm) «Plano de voo em vigor», plano de voo que engloba as alterações, se for caso disso, que resultam de autorizações subsequentes ao plano de voo submetido;
- nnn) «Plano de voo submetido», plano de voo tal como depositado num órgão ATS pelo piloto ou seu representante, sem qualquer alteração subsequente;
- ooo) «Plano de voo repetitivo (RPL)», plano de voo relativo a uma série de voos operados individualmente com regularidade, frequência e características

- ppp) «Ponto de reporte», lugar geográfico especificado em relação ao qual a posição de uma aeronave pode ser referida;
- qqq) «Ponto de selecção/mudança», ponto no qual se espera que uma aeronave que navega num segmento de rota ATS definido com referências 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;
- rrr) «Posição de espera (*Runway-holding position*) », posição designada, planeada para proteger uma pista, uma superfície limitadora de obstáculos ou uma área crítica ou sensível de um ILS/MLS, na qual as aeronaves em rolagem e os veículos devem parar e esperar, salvo autorização em contrário por parte da torre de controlo do aeródromo;
- sss) «Procedimento de aproximação por instrumentos», série de manobras pré-determinadas com referência a instrumentos de voo, com protecção especificada dos obstáculos desde o fixo de aproximação inicial ou, onde aplicável, desde o início de uma rota de chegada definida até um ponto, a partir do qual seja possível efectuar a aterragem e, caso não o seja, até uma posição na qual os critérios de separação de obstáculos, em espera ou em rota, podem ser aplicados;
- ttt) «Procedimento de aproximação com orientação vertical», procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza orientação lateral e vertical, mas não cumpre os requisitos estabelecidos para operações de aproximação e aterragem de precisão;
- uuu) «Procedimento de aproximação de precisão», procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza orientação lateral e vertical de precisão com mínimos determinados para a categoria da operação;
- vvv) «Procedimento de aproximação de não-precisão», procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza orientação lateral mas não utiliza orientação vertical;

- xxx) «Radiotelefonia», forma de radiocomunicação com o objectivo de permitir a troca directa de informação;
- zzz) «Região de controlo», espaço aéreo controlado que se prolonga em sentido ascendente a partir de um limite especificado, acima da superfície terrestre;
- aaaa) «Região de Informação de Voo», espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual é prestado o serviço de informação de voo e o serviço de alerta;
- bbbb) «Reporte», comunicação contendo informação relevante para a prestação dos serviços de tráfego aéreo, serviços meteorológicos ou outros serviços relacionados com a operação de aeronaves;
- cccc) «Rolagem», movimento de uma aeronave na superfície de um aeródromo, utilizando os seus próprios meios, excluindo a descolagem e a aterragem;
- dddd) «Rolagem aérea», movimento de um helicóptero/VTOL sobre a superfície de um aeródromo, normalmente com efeito de solo e a uma velocidade normalmente inferior a 37 km/h (20 kt);
- eeee) «Rota ATS», rota especificada concebida para a canalização do fluxo de tráfego conforme necessário para a prestação dos serviços de tráfego aéreo;
- ffff) «Rota consultiva», rota designada ao longo da qual é prestado o serviço consultivo;
- gggg) «Rumo», direcção para a qual o eixo longitudinal de uma aeronave está apontado, expressa normalmente em graus a partir do Norte (verdadeiro, magnético, bússola ou de quadrícula);
- hhhh) «Serviço consultivo de tráfego aéreo», 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;
- iiii) «Serviço de alerta», serviço prestado com o objectivo de notificar os organismos apropriados sempre que uma aeronave tenha necessidade dos serviços de busca e salvamento e prestar assistência a esses organismos, quando requerido;
- jjjj) «Serviço de controlo de aeródromo», serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego do aeródromo;

- llll) «Serviço de controlo de aproximação», serviço de controlo de tráfego aéreo para os voos controlados que chegam e partem;
- mmmm) «Serviço de controlo regional», serviço de controlo de tráfego aéreo para voos controlados num bloco de espaço aéreo;
- nnnn) «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;
- oooo) «Serviço de Informação de Voo», serviço prestado com a finalidade de fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos;
- pppp) «Serviço de tráfego aéreo», os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo, e os serviços de controlo de tráfego aéreo (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);
- qqqq) «Sistema preventivo de colisão em voo (ACAS)», sistema existente na aeronave baseado nos sinais transponder do radar secundário de vigilância (SSR) que, operando independentemente do equipamento localizado no solo, fornece avisos ao piloto sobre potenciais conflitos com aeronaves equipadas com transponder SSR;
- rrrr) «Subida em cruzeiro», técnica de cruzeiro resultante de um aumento gradual de altitude à medida que a massa do avião diminui;
- ssss) «Substâncias psicoactivas», álcool, opiáceos, canabinoides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, estando excluídos o café e o tabaco;
- tttt) «Tecto», altura acima do terreno ou da água, da base da camada mais baixa de nuvens abaixo de 6 000 metros (20 000 pés) e que cobre mais de metade do céu;
- uuuu) «Tempo total previsto para um voo», no caso de voos IFR, é o tempo necessário que decorre entre a descolagem e a chegada à vertical do ponto designado, definido por referência a ajudas à navegação, a partir do qual se prevê que um procedimento de aproximação por instrumentos tenha início

- ou, caso não haja ajudas à navegação associadas ao aeródromo de destino, para chegar à vertical do aeródromo de destino; No caso de voos VFR, o tempo previsto desde a descolagem até à chegada ao aeródromo de destino;
- vvvv) «Torre de controlo de aeródromo», órgão estabelecido para prestar o serviço de controlo de tráfego aéreo ao tráfego do aeródromo;
- xxxx) «Tráfego de aeródromo», todo o tráfego na área de manobra de um aeródromo e todas as aeronaves que voam na sua vizinhança. Uma aeronave está na vizinhança de um aeródromo quando se encontra no circuito de tráfego desse aeródromo ou a entrar no circuito ou a sair dele;
- zzzz) «Tráfego aéreo», todas as aeronaves em voo ou a operar na área de manobra de um aeródromo;
- aaaaa) «Ultrapassagem», situação em que a aeronave que se aproxima da outra por detrás, seguindo uma linha que forme um ângulo inferior a 70° com o plano de simetria da última, isto é, numa posição tal em relação à outra que, de noite, não conseguiria ver qualquer das luzes de navegação à esquerda (bombordo) ou à direita (estibordo);
- bbbbb) «Vigilância automática dependente-difusão (ADS-B), 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 através de comunicações por ligação de dados »;
- ccccc) «Vigilância automática dependente- contrato (ADS-C)», os meios através dos quais, os 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 são iniciados e quais os dados a incluir nos mesmos;
- dddddd) «Visibilidade», valor mais elevado de entre os seguintes: a distância máxima em que um objecto preto de dimensões apropriadas, situado junto ao solo, pode ser visto e reconhecido quando observado contra um fundo brilhante; a maior distância em que é possível ver e identificar luzes de uma intensidade luminosa equivalente a 1 000 candelas contra um fundo não iluminado;

- eeeee) «Visibilidade em voo», visibilidade para a frente, a partir da cabina de pilotagem de uma aeronave em voo;
- fffff) «Visibilidade no solo», visibilidade num aeródromo indicada por um observador credenciado ou por sistemas automáticos.
- ggggg) «Voo acrobático», manobras executadas intencionalmente por uma aeronave, que implicam uma mudança brusca de atitude ou uma atitude ou variação de velocidade anormais;
- hhhhh) «Voo controlado», qualquer voo sujeito a uma autorização do controlo de tráfego aéreo;
- iiiiii) «Voo IFR», voo efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos;
- jjjjj) «Voo VFR», voo efectuado de acordo com as regras de voo visual;
- lllll) «Voo VFR especial», voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo a operar numa zona de controlo em condições meteorológicas inferiores às condições VMC;
- mmmmm) «Zona de controlo», espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente a partir do solo até um limite superior especificado;
- nnnnn) «Zona de tráfego de aeródromo», espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido à volta de um aeródromo para protecção do tráfego do aeródromo.

Artigo 3.º

Abreviaturas

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «ACAS» (*Airborne Collision Avoidance System*), sistema preventivo de colisão em voo;
- b) «ADS» (*Automatic Dependent Surveillance*), vigilância automática dependente;
- c) «AIC» (*Aeronautical Information Circular*) Circular de Informação Aeronáutica,
- d) «AIP» (Publicação de Informação Aeronáutica), publicação editada ou autorizada pelo INAC, I.P. e que contém informação aeronáutica de carácter duradouro essencial à navegação aérea;
- e) «AMSL» (*Above Mean Sea Level*), acima do nível médio das águas do mar;

- 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) «ATC» (*Air Traffic Control*), controlo de tráfego aéreo;
- h) «ATS» (*Air Traffic Services*), serviços de tráfego aéreo;
- i) «CPDLC» (*Controller-Pilot Data Link Communications*), comunicações por ligação de dados entre o controlador e o piloto;
- j) «ETOPS» (*Extended Twin Engine Operations*), operações de aeronaves bimotores com operação prolongada;
- l) «FL» (*Flight level*), nível de voo;
- m) «IFR» (*Instrument Flight Rules*), regras de voo por instrumentos;
- n) «ILS» (*Instrument Landing System*), sistema de aterragem por instrumentos;
- o) «IMC» (*Instrument Meteorological Conditions*), condições meteorológicas por instrumentos;
- p) «INAC, I.P.», Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.;
- q) «Kt» (*Knot*), nó, unidade de medida correspondente a 1 milha náutica por hora;
- r) «MN», milhas náuticas;
- s) «MSL» (*Mean sea level*), nível médio das águas do mar;
- t) «OACI» (*International Civil Aviation Organization*), Organização de Aviação Civil Internacional instituída pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação internacional;
- u) «PIB» (*Pré-flight Information Bulletin*), boletim de informação antes do voo;
- v) «RNAV» (*Area navigation*), navegação regional;
- x) «SSR» (*Secondary Surveillance Radar*), radar secundário de vigilância;
- z) «UTC» (*Coordinated Universal Time*), tempo universal coordenado;
- aa) «VFR» (*Visual Flight Rules*), regras de voo visual;
- bb) «VHF» (*Very High Frequency*), frequência muito alta (30 a 300 MHz);
- cc) «VMC» (*Visual Meteorological Conditions*), condições meteorológicas visuais;
- dd) «VOR» (*VHF Omnidirectional radio Range*), um tipo de sistema de rádio de navegação para aeronaves;

ee) «VTOL» (*Vertical Take-Off and Landing*), descolagem e aterragem vertical.

Artigo 4.º

Cumprimento das Regras do Ar

- 1- A operação de uma aeronave, quer em voo, quer na área de movimento de um aeródromo deve ser feita de acordo com as regras gerais e, quando em voo, também, de acordo com as seguintes regras:
 - a) As regras de voo visual; ou
 - b) As regras de voo por instrumentos.

Artigo 5.º

Responsabilidade pelo cumprimento das regras do ar

- 1- O piloto-comandante de uma aeronave, independentemente de estar aos comandos ou não, é responsável pela operação da aeronave de acordo com o presente diploma, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 2- Por razões de segurança, o piloto-comandante pode decidir pelo incumprimento do presente diploma, apenas quando tal seja absolutamente necessário.
- 3- Antes de iniciar um voo, o piloto comandante de uma aeronave deve familiarizar-se com toda a informação disponível adequada ao voo em causa.
- 4- A acção antes do voo, para voos que não se limitem à vizinhança do aeródromo e para os voos IFR, deve incluir o estudo minucioso das informações e previsões meteorológicas actualizadas, cálculo do combustível necessário e preparação de plano alternativo, caso o voo não se possa completar como estava planeado.

Artigo 6.º

Autoridade do piloto comandante

O piloto-comandante tem autoridade decisiva em tudo o que se refere à aeronave, enquanto estiver ao comando.

Artigo 7.º

Consumo de bebidas alcoólicas, estupefacientes ou medicamentos

O pessoal que desempenha funções sensíveis do ponto de vista da segurança não pode executar as suas funções, nas seguintes situações:

- a) Sob a influência de qualquer substância que possa afectar as suas faculdades e colocar em risco a segurança de voo;
- b) Quando tenha ingerido álcool dentro das 8 horas anteriores ao início do período de serviço de voo ou do período de serviço de assistência;
- c) Quando tenha um nível de álcool no sangue superior a 0,2 g/l.

CAPÍTULO II

Regras Gerais

SECÇÃO I

Protecção de pessoas e bens

Artigo 8.º

Operação negligente de uma aeronave

Uma aeronave não deve ser operada de forma negligente ou imprudente de modo a que ponha em perigo a vida ou bens de terceiros.

Artigo 9.º

Alturas mínimas

- 1- Excepto quando necessário à descolagem ou aterragem, ou quando autorizado pelo INAC, I.P., uma aeronave não deve operar sobre áreas congestionadas de cidades, vilas ou povoações, ou concentrações de pessoas ao ar livre.
- 2- Exceptua-se do disposto no número anterior a situação em que a aeronave esteja a uma altura que lhe permita, em caso de emergência, efectuar uma aterragem sem perigo excessivo para as pessoas ou bens à superfície.

Artigo 10.º

Níveis de cruzeiro

Os níveis de cruzeiro a que um voo ou parte de um voo deve ser operado devem ser referidos em termos de:

- a) Níveis de voo, para os voos que se efectuam no ou acima do nível de voo mais baixo utilizável ou, quando aplicável, acima da altitude de transição;
- b) Altitudes, para os voos que se efectuam abaixo do nível de voo mais baixo utilizável ou, quando aplicável, na ou abaixo da altitude de transição.

Artigo 11.º

Lançamento de objectos ou pulverização

Nenhuma aeronave em voo pode efectuar lançamento de objectos ou pulverização, excepto nas condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.

Artigo 12.º

Reboque

Nenhuma aeronave ou qualquer objecto devem ser rebocados por uma aeronave, excepto de acordo com as condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.

Artigo 13.º

Descidas em pára-quedas

Não devem ser efectuadas descidas em pára-quedas, para além das descidas de emergência, excepto nas condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.

Artigo 14.º

Voo acrobático

Nenhuma aeronave deve efectuar manobras acrobáticas, excepto nas condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.

Artigo 15.º

Voos em formação

- 1- As aeronaves não devem voar em formação, excepto por acordo prévio entre os pilotos comandantes das aeronaves envolvidas no voo.
- 2- No espaço aéreo controlado, para além do disposto no número anterior, os voos em formação devem ser efectuados de acordo com as condições determinadas pelo INAC, I.P, nos termos da regulamentação complementar.
- 3- As condições referidas no número anterior devem incluir o seguinte:
 - a) No respeitante a navegação e reportes de posição, a formação de aeronaves opera como sendo uma só aeronave;
 - b) A separação entre as aeronaves que participam no voo é da responsabilidade do comandante da formação e dos pilotos comandantes das outras aeronaves, devendo incluir períodos de transição quando as aeronaves estão em manobra para conseguir a separação dentro da formação e durante a reunião e a separação;
 - c) Em relação à aeronave que comanda a formação todas as outras devem manter uma distância lateral e longitudinal que não exceda 1 km (0,5 MN) e uma distância vertical que não exceda 30 m (100 pés).

Artigo 16.º

Balões livres não tripulados

Um balão livre não tripulado deve ser operado de forma a minimizar os riscos para pessoas, bens ou outras aeronaves e de acordo com as condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.

Artigo 17.º

Áreas proibidas e áreas restritas

Uma aeronave não deve voar numa área proibida ou numa área restrita, cujas características tenham sido publicadas através do pacote integrado de informação aeronáutica, excepto se estiver dentro das condições de restrição ou tenha autorização da entidade responsável pela gestão da referida área.

SECÇÃO II
Prevenção de colisões

Artigo 18.º

Regras Gerais

O disposto nos artigos seguintes não isenta o piloto comandante de uma aeronave da responsabilidade de proceder da forma mais eficaz para evitar uma colisão, incluindo a execução de manobras para a prevenção de colisões baseadas nos avisos de resolução fornecidos pelo equipamento ACAS.

Artigo 19.º

Proximidade

Uma aeronave não deve operar tão próximo de outra aeronave que possa criar risco de colisão.

Artigo 20.º

Direito de passagem

- 1- A aeronave que tenha o direito de passagem deve manter o seu rumo e velocidade.
- 2- Uma aeronave que seja obrigada, de acordo com o disposto nos números seguintes, a manter-se fora do caminho de outra, deve evitar passar-lhe por cima, por baixo ou à frente, a menos que o faça a uma distância conveniente e tenha em conta os efeitos da turbulência de rasto da aeronave.

Artigo 21.º

Aproximação de frente

Quando duas aeronaves se aproximarem de frente, ou quase de frente, e houver perigo de colisão, ambas devem alterar o seu rumo para a direita.

Artigo 22.º

Rumos convergentes

Quando duas aeronaves seguirem rotas convergentes, aproximadamente ao mesmo nível, a aeronave que vir a outra à sua direita deve dar-lhe passagem, com as seguintes excepções:

- a) As aeronaves mais pesadas que o ar, com propulsão própria, devem dar passagem aos dirigíveis, planadores e balões;
- b) Os dirigíveis devem dar passagem aos planadores e aos balões;
- c) Os planadores devem dar passagem aos balões;
- d) As aeronaves com propulsão própria devem dar passagem às aeronaves que reboquem outras aeronaves ou objectos.

Artigo 23.º

Ultrapassagem

- 1- Uma aeronave que esteja a ser ultrapassada por outra tem o direito de passagem e a aeronave que a ultrapassa, quer esteja a subir, a descer ou em voo horizontal, deve afastar-se do caminho da outra, alterando o seu rumo para a direita.
- 2- Nenhuma alteração subsequente à posição relativa das duas aeronaves dispensa desta obrigação a aeronave que ultrapassa, até se ter completamente distanciado.

Artigo 24.º

Aterragem

- 1- Uma aeronave em voo ou a operar no solo ou na água, deve dar passagem às aeronaves que estejam a aterrar ou nas fases finais de aproximação para aterrar.
- 2- Quando duas ou mais aeronaves mais pesadas que o ar se aproximem de um aeródromo para aterrar, a que estiver no nível mais alto deve dar passagem às que estejam a um nível mais baixo.
- 3- O disposto no número anterior não pode servir de justificação para uma aeronave que esteja num nível mais baixo se posicionar à frente de outra que esteja na fase final de aproximação para aterrar ou para a ultrapassar.
- 4- Em qualquer caso, as aeronaves mais pesadas que o ar, com propulsão própria, devem dar passagem aos planadores.

Artigo 25.º

Aterragem de emergência

Um piloto de uma aeronave que se aperceba de que outra é forçada a aterrar, em situação de emergência, deve dar-lhe passagem.

Artigo 26.º

Descolagem

Uma aeronave em rolagem na área de manobra de um aeródromo deve dar passagem às aeronaves que estejam a descolar ou prestes a descolar.

Artigo 27.º

Movimento de aeronaves à superfície

- 1- Em caso de perigo de colisão entre duas aeronaves que rolem na área de movimento de um aeródromo devem aplicar-se as seguintes regras:
 - a) Quando duas aeronaves se aproximarem de frente ou quase de frente devem ambas parar ou, se possível, desviarem-se para a direita de forma a manterem-se bem afastadas;
 - b) Quando duas aeronaves se encontrarem numa trajectória convergente, deve dar passagem a que tiver a outra à sua direita;
 - c) Uma aeronave que esteja a ser ultrapassada por outra aeronave deve ter o direito de passagem e a aeronave que ultrapassa deve manter-se bem afastada da outra aeronave;
- 2- Uma aeronave que esteja em rolagem na área de manobra deve parar e aguardar em todas as posições de espera, salvo se a torre de controlo do aeródromo lhe der outras instruções;
- 3- Uma aeronave que esteja em rolagem na área de manobra deve parar e aguardar em todas as barras de paragem iluminadas, podendo prosseguir quando essas luzes forem desligadas.

Artigo 28.º

Luzes da aeronave

- 1- Sem prejuízo do disposto no n.º 8, do pôr ao nascer-do-sol ou durante qualquer outro período determinado pelo INAC, I.P., qualquer aeronave em voo deve exhibir as seguintes luzes:
 - a) Luzes anti-colisão que permitam assinalar a sua presença;
 - b) Luzes de navegação com o objectivo de indicar a um observador a trajectória relativa da aeronave, não devendo existir outras luzes que possam ser confundidas com aquelas.
- 2- Em complemento às luzes anti-colisão, previstas na alínea a) do número anterior, podem ser utilizadas luzes instaladas para outros fins, tais como as luzes de aterragem e projectores, para aumentar a conspicuidade da aeronave.
- 3- Sem prejuízo do disposto no n.º 8, do pôr ao nascer-do-sol ou durante qualquer outro período determinado pelo INAC, I.P.:
 - a) Todas as aeronaves que operem na área de movimento de um aeródromo devem exhibir as luzes de navegação a fim de indicar a trajectória relativa da aeronave abstendo-se de ligar outras que possam confundir-se com aquelas;
 - b) A menos que se encontrem imobilizadas e devidamente iluminadas por outros meios, todas as aeronaves na área de movimento de um aeródromo devem exhibir luzes para indicar as extremidades da sua estrutura;
 - c) Todas as aeronaves que operem na área de movimento de um aeródromo devem exhibir luzes para assinalar a sua presença;
 - d) Todas as aeronaves que se encontrem na área de movimento de um aeródromo com os motores em marcha devem exhibir luzes que indiquem tal facto.
- 4- Quando adequadamente localizadas na aeronave, as luzes de navegação mencionadas na alínea b) do n.º 1 podem corresponder também aos requisitos exigidos na alínea b) do n.º 3.
- 5- As luzes vermelhas anti-colisão instaladas em cumprimento dos requisitos estabelecidos na alínea a) do n.º 1 podem igualmente satisfazer os requisitos das alíneas c) e d) do n.º 3 desde que não provoquem encandeamento prejudicial aos observadores.

- 6- Sem prejuízo do disposto no n.º 8, todas as aeronaves em voo que estejam equipadas com luzes anti-colisão que correspondam ao exigido na alínea a) do n.º 1 devem exibí-las fora do período referido no n.º 1.
- 7- Sem prejuízo do disposto no número seguinte devem exhibir as referidas luzes fora do período especificado no n.º 3, as seguintes aeronaves:
 - a) Que operem na área de movimento de um aeródromo e estejam equipadas com luzes anti-colisão que obedeçam aos requisitos constantes da alínea c) do n.º 3; ou
 - b) Que se encontrem na área de movimento de um aeródromo e estejam equipadas com luzes que obedeçam aos requisitos constantes da alínea d) do n.º 3;
- 8- Um piloto deve ser autorizado a desligar ou a reduzir a intensidade de qualquer luz intermitente que corresponda aos requisitos constantes dos números 1, 3, 6 e 7 se estas:
 - a) Afectarem ou forem susceptíveis de afectar o desempenho satisfatório das suas funções; ou
 - b) Expuserem um observador externo a um encandeamento prejudicial.

Artigo 29.º

Voos simulados por instrumentos

Uma aeronave só pode efectuar um voo em condições simuladas de voo por instrumentos desde que:

- a) A aeronave esteja equipada com duplo comando totalmente operacional; e
- b) O lugar de comando seja ocupado por um piloto qualificado que aja como instrutor em relação à pessoa que efectua o voo por instrumentos em condições simuladas, devendo o instrutor ter uma visibilidade adequada tanto para a frente como para os lados da aeronave, ou deve haver um observador qualificado que esteja em comunicação com o instrutor e que deve ocupar uma posição na aeronave, a partir da qual o seu campo de visão complementa o do instrutor.

Artigo 30.º

Operação num aeródromo e na sua vizinhança

As aeronaves que operem num aeródromo e na sua vizinhança devem, quer se encontrem numa zona de tráfego de aeródromo ou não:

- a) Ter em atenção o tráfego de aeródromo a fim de evitar colisões;
- b) Integrar-se no circuito de tráfego constituído por outras aeronaves em voo, ou evitá-lo;
- c) Executar todas as voltas para a esquerda quando em aproximação para aterrar ou após a descolagem, salvo instruções em contrário;
- d) Aterrar e descolar face ao vento, a menos que por motivos de segurança, configuração da pista ou razões de tráfego aéreo determinem que é preferível optar por uma direcção diferente.

Artigo 31.º

Operações na água

- 1- Quando duas aeronaves ou uma aeronave e um navio se aproximem um do outro e houver risco de colisão, a aeronave deve prosseguir estando atenta às condições e circunstâncias existentes, incluindo as limitações do respectivo aparelho.
- 2- Quando esteja em rumo convergente, uma aeronave que tenha outra aeronave ou um navio à sua direita deve dar-lhe passagem de forma a manter-se bem afastada.
- 3- Uma aeronave que se aproxime de frente de outra aeronave ou de um navio deve alterar o seu rumo para a direita para se manter bem afastada.
- 4- A aeronave ou o navio que esteja a ser ultrapassado tem o direito de passagem, e a que esteja a ultrapassar deve alterar o seu rumo para se manter bem afastada.
- 5- Uma aeronave que efectue uma amaragem ou descolagem da água deve, dentro do possível, manter-se bem afastada de todos os navios e evitar obstruir a sua navegação.
- 6- Entre o pôr e o nascer-do-sol ou qualquer outro período compreendido entre o pôr e o nascer-do-sol determinado pelo INAC, I.P., qualquer aeronave que se encontre na água deve exibir luzes, de acordo com o exigido pelos Regulamentos Internacionais para a Prevenção de Colisões no Mar.

- 7- No caso de ser impossível a exibição de luzes nos termos do número anterior, deve exibir luzes que se assemelhem o mais possível, em termos de características e posição, às dos exigidos pelos Regulamentos Internacionais.

SECÇÃO III

Planos de Voo

Artigo 32.º

Submissão de um Plano de Voo

- 1- A informação referente a um voo planeado, ou parte desse voo, a ser fornecida aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, deve ser efectuada sob a forma de um plano de voo.
- 2- Deve ser submetido um plano de voo antes de realizar:
 - a) Qualquer voo ou parte de voo ao qual vai ser prestado o serviço de controlo de tráfego aéreo;
 - b) Qualquer voo IFR em espaço aéreo consultivo;
 - c) Qualquer voo em áreas designadas pelo INAC, I.P., em regulamentação complementar, para facilitar o serviço de informação de voo, de alerta e de busca e salvamento;
 - d) Qualquer voo em áreas designadas pelo INAC, I.P., em regulamentação complementar, para facilitar a coordenação com os órgãos militares apropriados ou com os órgãos ATS dos Estados adjacentes, a fim de evitar uma possível necessidade de intercepção para efeitos de identificação;
 - e) Qualquer voo que atravesse fronteiras internacionais.
- 3- O plano de voo deve ser submetido, antes da partida, num órgão ARO, ou transmitido durante o voo, para o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente ou ainda para a estação rádio de controlo ar-solo, salvo se tiverem sido efectuados outros procedimentos para a apresentação de planos de voo repetitivos.
- 4- A menos que de outra forma seja estabelecido pela autoridade ATS competente, um plano de voo respeitante a um voo ao qual vai ser prestado o serviço de controlo de tráfego aéreo ou serviço consultivo de tráfego aéreo deve ser

submetido pelo menos 60 minutos antes da descolagem, ou caso seja apresentado durante o voo, com uma antecedência que permita a sua recepção nos serviços de tráfego aéreo apropriados, pelo menos, 10 minutos antes da hora estimada para a chegada da aeronave:

- a) Ao ponto previsto de entrada numa área de controlo ou numa área consultiva; ou
- b) Ao ponto de cruzamento com um corredor aéreo ou com uma rota consultiva.

Artigo 33.º

Conteúdo de um plano de voo

- 1- O plano de voo deve conter toda a informação respeitante aos elementos abaixo indicados, conforme forem considerados relevantes pela autoridade ATS competente:
 - a) Identificação da aeronave;
 - b) Regras de voo e tipo de voo;
 - c) Número e tipo(s) de aeronaves e categoria do rasto aerodinâmico;
 - d) Equipamento de comunicações, navegação e vigilância;
 - e) Aeródromo de Partida;
 - f) Hora estimada de saída dos calços;
 - g) Velocidade de cruzeiro;
 - h) Níveis de cruzeiro;
 - i) Rota a seguir;
 - j) Aeródromo de destino e tempo total estimado;
 - l) Aeródromo alternante;
 - m) Autonomia;
 - n) Número total de pessoas a bordo;
 - o) Equipamento de emergência e de sobrevivência;
 - p) Outras informações.

- 2- Nos planos de voo apresentados durante o voo, a informação relativamente ao aeródromo de partida deve ser a indicação do local a partir do qual, se for necessário, se podem obter mais informações sobre o voo.
- 3- Nos planos de voo apresentados durante o voo, a informação relativamente à hora estimada para saída dos calços deve ser a hora sobre o primeiro ponto da rota a que o plano de voo se refere.

Artigo 34.º

Preenchimento do plano de voo

- 1- Independentemente do fim a que o plano de voo se destina, deve conter informação pertinente sobre os pontos relevantes até ao aeródromo alternante, inclusive, respeitantes à totalidade ou parte da rota para a qual é apresentado.
- 2- Quando a autoridade ATS competente o determinar ou quando a pessoa que submete o plano de voo o considerar necessário, deve conter ainda informação sobre todos os outros pontos.

Artigo 35.º

Alterações a um plano de voo

- 1- Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 42.º, todas as alterações a um plano de voo submetido para um voo IFR ou VFR operado como voo controlado, devem ser comunicadas, logo que possível, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente.
- 2- No caso dos outros voos VFR, as alterações significativas ao plano de voo devem ser comunicadas, logo que possível, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente.
- 3- Se a informação prestada antes da partida, quanto à autonomia ou ao número total de pessoas transportadas a bordo, for incorrecta no momento da descolagem, constitui uma alteração significativa ao plano de voo, devendo ser comunicada.
- 4- Os procedimentos para apresentação de alterações a planos de voo repetitivos constam da legislação aplicável.

Artigo 36.º

Encerramento de um plano de voo

- 1- Salvo determinação em contrário pela autoridade ATS competente, o reporte de chegada deve ser feito pessoalmente, por radiotelefonia ou através de comunicações por ligação de dados, com a maior brevidade possível após a aterragem, para o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente do aeródromo de chegada, relativamente a qualquer voo objecto de apresentação de plano de voo abrangendo todo o voo ou apenas parte de um voo para o aeródromo de destino.
- 2- Quando um plano de voo apresentado se referir apenas a parte de um voo que não seja a parte final do voo até ao destino, deve, quando requerido, ser encerrado, através de um reporte de chegada efectuado ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente.
- 3- Quando não existir órgão dos serviços de tráfego aéreo no aeródromo de chegada, o reporte de chegada, quando solicitado, deve ser feito, logo que possível, após a aterragem e pelos meios mais céleres, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo mais próximo.
- 4- Quando se tenha conhecimento de que os meios de comunicação existentes no aeródromo de chegada são inadequados e não existem alternativas em terra para o envio do reporte de chegada, a aeronave deve transmitir ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, se possível, imediatamente antes da aterragem, uma mensagem equivalente ao reporte de chegada, se tal procedimento for exigido.
- 5- Os reportes de chegada feitos pelas aeronaves devem conter os seguintes elementos:
 - a) Identificação da aeronave;
 - b) Aeródromo de partida;
 - c) Aeródromo de destino (só em caso de aterragem em aeródromo alternante);
 - d) Aeródromo de chegada;
 - e) Hora de chegada.

SECÇÃO IV

Sinais e hora

Artigo 37.º

Sinais

- 1- Ao observar ou receber qualquer sinal constante em regulamentação complementar, o comandante da aeronave deve agir de acordo com a interpretação do mesmo nessa regulamentação.
- 2- Os sinais constantes em regulamentação complementar só devem ser utilizados para o fim a que se destinam, não devendo ser utilizados outros que possam dar azo a confusões.
- 3- O sinaleiro deve ser responsável por efectuar, de forma clara e precisa, os sinais normalizados constantes em regulamentação complementar.
- 4- Uma aeronave só deve ser orientada por uma pessoa devidamente treinada e qualificada para exercer as funções de sinaleiro, nos termos estabelecidos pelo INAC, I.P., em regulamentação complementar.
- 5- O sinaleiro deve envergar um colete reflector com a devida identificação para que a tripulação de voo constate que se trata da pessoa responsável pela operação de sinalização.
- 6- Todo o pessoal de terra que exerça as funções de sinalização deve usar:
 - a) Durante o dia, raquetas, bastões ou luvas, que sejam reflectores à luz do dia;
 - b) À noite ou em situações de baixa visibilidade, bastões iluminados.
- 7- Os sinais referidos nos números anteriores, sua interpretação, bem como os procedimentos para a respectiva utilização, são definidos em regulamentação complementar.

Artigo 38.º

Hora

- 1- Deve ser utilizado o Tempo Universal Coordenado (UTC) expresso em horas e minutos e, quando solicitado, segundos, com referência às 24 horas do dia e início à meia-noite.
- 2- O acerto horário deve ser efectuado antes do início de um voo controlado e, durante o voo, sempre que seja necessário.

- 3- A hora utilizada nas comunicações por ligações de dados deve ter a precisão de um segundo em relação à hora UTC.

SECÇÃO V

Serviço de controlo de tráfego aéreo

Artigo 39.º

Autorizações do controlo de tráfego aéreo

- 1- Uma autorização do controlo de tráfego aéreo deve ser obtida antes do início de um voo controlado ou de parte de um voo controlado.
- 2- A autorização prevista no número anterior deve ser feita através da submissão de um plano de voo a um órgão de controlo de tráfego aéreo.
- 3- Um plano de voo pode abranger apenas parte de um voo, conforme necessário, para descrever essa parte do voo ou as manobras que estejam sujeitas a controlo de tráfego aéreo.
- 4- Uma autorização pode incidir apenas sobre parte do plano de voo em vigor, conforme se indique no limite da autorização ou por referência a manobras específicas, tais como rolagem, aterragem ou descolagem.
- 5- Se uma autorização de controlo de tráfego aéreo não for satisfatória para o piloto-comandante de uma aeronave, este pode solicitar uma alteração à mesma, a qual, na medida do possível, lhe deve ser fornecida.
- 6- Sempre que o piloto de uma aeronave solicite uma autorização que implique prioridade, deve ser enviada ao órgão correspondente de controlo de tráfego aéreo, se tal for solicitado, uma informação explicando o motivo dessa prioridade.
- 7- Uma aeronave que opere num aeródromo controlado não deve rolar na área de manobra sem autorização da torre de controlo do aeródromo e deve cumprir com as instruções que lhe forem dadas por esse órgão.

Artigo 40.º

Re-autorização em voo

Se antes da descolagem se previr que, em função da autonomia de combustível e duma potencial re-autorização em voo, possa ser tomada a decisão de prosseguir para um aeródromo de destino diferente do planeado, os órgãos do controlo de tráfego aéreo competentes devem ser notificados desse facto, através da inclusão no plano de voo da informação relativa à rota prevista, se esta for conhecida, e do novo aeródromo de destino.

Artigo 41.º

Cumprimento do plano de voo

- 1- Exceptuando o disposto no n.º 1 do artigo seguinte e no artigo 44.º, uma aeronave deve cumprir o plano de voo em vigor ou a parte aplicável de um plano de voo submetido para um voo controlado, salvo se tiver sido feito um pedido de alteração e obtida a respectiva autorização do órgão do controlo de tráfego aéreo competente, ou em situação de emergência que exija a adopção de medidas imediatas por parte da aeronave.
- 2- Nas situações de emergência referidas no número anterior, o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, logo que possível, deve ser informado da acção tomada e das razões da emergência que a motivaram.
- 3- Excepto quando determinado pelo órgão de controlo de tráfego aéreo, os voos controlados, devem, dentro do possível:
 - a) Quando estiverem numa rota ATS estabelecida, operar ao longo da linha central dessa rota; ou
 - b) Quando estiverem em qualquer outra rota, operar directamente entre as ajudas à navegação ou pontos que definam essa rota.
- 3- Sem prejuízo do estipulado no número anterior, uma aeronave que opere num segmento de rota ATS definido por referência VOR deve transferir a sua referência de navegação principal da ajuda localizada na sua retaguarda para outra situada à sua frente, sobre o ponto de mudança, quando for estabelecido, ou tão próximo desse ponto quanto lhe permitirem as condições operacionais.
- 4- O órgão dos serviços de tráfego aéreo competente deve ser notificado de quaisquer divergências ao estipulado no n.º 3.

Artigo 42.º

Alterações involuntárias

- 1- Caso um voo controlado se desvie inadvertidamente do seu plano de voo em vigor, deverão ser tomadas as seguintes medidas:
 - a) Desvio da rota: se a aeronave estiver fora da rota, devem ser tomadas de imediato medidas para ajustar o rumo da aeronave para retomar a rota planeada com a maior brevidade possível;
 - b) Variação da velocidade ar verdadeira: se a velocidade ar verdadeira média no nível de cruzeiro entre pontos de reporte variar, ou se esperar que varie, 5% a mais ou a menos relativamente à reportada no plano de voo, o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente deve ser notificado;
 - c) Alteração da hora estimada: se a hora estimada ao próximo ponto de reporte aplicável, ao limite da região de informação de voo ou ao aeródromo de destino, aquele que acontecer primeiro, apresentar um erro superior a 3 minutos relativamente ao reportado aos serviços de tráfego aéreo, a nova hora estimada deve ser comunicada, logo que possível, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente.
- 2- Adicionalmente, quando exista um acordo ADS, o órgão dos serviços de tráfego aéreo deve ser informado automaticamente, através de comunicações por ligação de dados, de qualquer alteração que seja superior aos valores estabelecidos no acordo ADS.

Artigo 43.º

Alterações intencionais

- Os pedidos de alteração aos planos de voo devem incluir as informações abaixo indicadas:
- a) Alteração do nível de cruzeiro: identificação da aeronave; novo nível de cruzeiro solicitado e velocidade de cruzeiro nesse nível; revisão das horas estimadas (quando aplicável) aos limites das regiões de informação de voos subsequentes;
 - b) Alteração de rota:

- i) Sem alteração de destino: identificação da aeronave; regras de voo; descrição da nova rota, incluindo os dados do plano de voo com ela relacionados com início na posição a partir da qual se inicia a alteração de rota solicitada, revisão das horas estimadas, qualquer outra informação pertinente;
- ii) Com alteração do destino: identificação da aeronave; regras de voo; descrição da nova rota para o novo aeródromo de destino, incluindo os dados do plano de voo com ela relacionados com início na posição a partir da qual se inicia a alteração da rota solicitada; revisão das horas estimadas; aeródromos alternantes; qualquer outra informação pertinente.

Artigo 44.º

Deterioração das condições meteorológicas abaixo de VMC

Quando se verificar que não é possível prosseguir o voo em VMC de acordo com o plano de voo em vigor, o voo VFR controlado deve:

- a) Solicitar uma alteração à autorização que lhe permita continuar em VMC até ao ponto de destino ou até ao aeródromo alternante, ou para sair do espaço aéreo em que é exigida uma autorização ATC; ou
- b) Se não for possível obter uma autorização de acordo com o disposto na alínea anterior, continuar o voo em VMC e notificar o órgão ATC competente das acções tomadas, quer para sair do espaço aéreo em causa, quer para aterrar no aeródromo mais próximo; ou
- c) Quando operado numa zona de controlo, solicitar autorização para continuar como voo VFR especial; ou
- d) Solicitar autorização para operar de acordo com as regras de voo por instrumentos.

Artigo 45.º

Reportes de Posição

- 1- Salvo se a autoridade ATS ou o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, sob condições definidas por aquela autoridade, prescindirem dessa informação, o piloto de um voo controlado deve reportar ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, o mais cedo possível, a hora e nível da passagem em cada ponto de reporte de posição obrigatório, e transmitir qualquer outro dado considerado necessário.
- 2- Os reportes de posição devem ser efectuados em relação a pontos adicionais, quando tal for exigido pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo competente.
- 3- Na ausência de pontos de reporte definidos, os reportes de posição devem ser efectuados a intervalos estipulados pela autoridade ATS competente ou determinados pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo.
- 4- Os voos controlados que reportem a sua posição ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, através de comunicações por ligação de dados apenas devem efectuar reportes de posição por voz quando tal for solicitado.

Artigo 46.º

Cessação do controlo

Excepto quando aterrar num aeródromo controlado, um voo controlado deve notificar o órgão ATC competente logo que deixe de estar sujeito aos serviços de controlo de tráfego aéreo.

Artigo 47.º

Comunicações

Qualquer aeronave que opere como voo controlado deve manter escuta permanente na frequência rádio do órgão de controlo de tráfego aéreo apropriado, estabelecendo comunicações bilaterais com esse órgão, quando necessário, salvo se de outra forma for estabelecido pela autoridade ATS competente, relativamente às aeronaves que façam parte do tráfego de aeródromo num aeródromo controlado.

Artigo 48.º

Falha de comunicações

- 1- Se uma falha de comunicações não permitir o cumprimento do disposto no artigo anterior, o comandante da aeronave deve cumprir os procedimentos relativos à falha de comunicações rádio previstos em regulamentação complementar e os procedimentos previstos nos números seguintes, que sejam adequados a essa situação.
- 2- O comandante da aeronave deve tentar entrar em contacto com o órgão do controlo de tráfego aéreo competente utilizando todos os outros meios disponíveis.
- 3- Quando a aeronave fizer parte do tráfego de um aeródromo controlado, o comandante deve ainda ter em atenção as instruções que sejam transmitidas por sinais visuais.
- 4- Se a aeronave operar em condições meteorológicas de voo visual, o comandante deve:
 - a) Prosseguir o voo em condições meteorológicas visuais; aterrar no aeródromo adequado mais próximo; e reportar a sua chegada, pelo meio mais expedito, ao órgão do controlo de tráfego aéreo competente;
 - b) Se for considerado aconselhável, completar um voo IFR de acordo com o estipulado no número seguinte.
- 5- Se a aeronave operar em condições meteorológicas por instrumentos ou se o piloto de um voo IFR considerar que não é aconselhável terminar o voo de acordo com o estipulado na alínea a) do número anterior, o comandante da aeronave deve:
 - a) Salvo o disposto em contrário e com base num acordo regional de navegação aérea, num espaço aéreo em que o radar não é usado para a prestação do controlo de tráfego aéreo, manter a última velocidade e nível atribuído, ou a altitude mínima de voo, se esta for superior, por um período de 20 minutos após ter falhado o reporte de posição à vertical de um ponto de reporte obrigatório e depois ajustar o nível e velocidade de acordo com o plano de voo;
 - b) No espaço aéreo em que o radar é usado para a prestação do controlo do tráfego aéreo, manter o último nível e velocidade atribuídos ou a altitude mínima de voo, se esta for superior, por um período de 7 minutos a partir do momento em que:

- i) Se atinja o último nível atribuído ou a altitude mínima de voo; ou
- ii) Se regule o transponder com o código 7600; ou
- iii) A aeronave não reporte a sua posição ao passar à vertical de um ponto de reporte obrigatório;

o que ocorrer em último lugar, e a partir desse momento ajustar o nível e a velocidade de acordo com o plano de voo submetido;

- c) Quando a aeronave está a ser vectorizada por radar ou tendo sido instruída pelo ATC para prosseguir a uma distância e direcção especificadas, relativamente a uma rota, utilizando métodos de navegação regional (RNAV) sem um limite especificado, deve retomar a rota constante do plano de voo em vigor, o mais tardar no próximo ponto significativo, tendo em conta a correspondente altitude mínima de voo;
- d) Prosseguir de acordo com a rota do plano de voo em vigor até à ajuda ou ao fixo de navegação que serve o aeródromo de destino. Quando necessário, para assegurar o cumprimento dos requisitos constantes da alínea seguinte, a aeronave deve manter-se em espera à vertical desta ajuda ou fixo até iniciar a descida;
- e) Iniciar a descida a partir da ajuda à navegação ou fixo especificado na alínea anterior, na última hora prevista para a aproximação, recebida e confirmada, ou a uma hora tão próxima quanto possível dessa; se não tiver sido recebida e confirmada uma hora prevista para a aproximação, a descida deve iniciar-se à hora estimada de chegada, ou tão próximo quanto possível, em função do plano de voo em vigor;
- f) Efectuar um procedimento normal de aproximação por instrumentos, especificado para a ajuda ou fixo de navegação designados; e
- g) Aterrizar, se possível, dentro dos 30 minutos seguintes depois da hora estimada de chegada especificada na alínea e) ou da última hora prevista para a aproximação, recebida e confirmada, a que ocorrer mais tarde.

SECÇÃO VI

Interferência ilícita e interceptação

Artigo 49.º

Interferência ilícita

- 1- Quando uma aeronave for objecto de interferência ilícita, o piloto comandante deve procurar notificar o órgão ATS adequado de tal facto, das circunstâncias significativas associadas e das alterações ao plano de voo em vigor exigidas pela situação, por forma a permitir ao órgão ATS a atribuição de prioridade à aeronave e minimizar conflitos com outras aeronaves.
- 2- Se uma aeronave for objecto de interferência ilícita o piloto-comandante deve tentar aterrar logo que possível no aeródromo adequado mais próximo ou num aeródromo designado para esse fim , excepto se a situação a bordo obrigar a outro procedimento.

Artigo 50.º

Intercepção

O piloto-comandante de uma aeronave civil, quando interceptada, deve cumprir os procedimentos previstos na legislação e regulamentação aplicáveis.

SECÇÃO VII

Artigo 51.º

Mínimos VMC de visibilidade e distância às nuvens

Os mínimos VMC de visibilidade e distância às nuvens constam do quadro seguinte:

Altitude	Classe de espaço aéreo	Visibilidade em voo	Distância às nuvens
A ou acima de 3050 m (10 000 pés*) AMSL	A*** BCDEFG	8 km	1 500 m na horizontal 300 m (1 000 pés) na vertical
Abaixo de 3050 m (10 000 pés*) AMSL	A*** BCDEFG	5 km	1 500 m na horizontal 300 m (1

e acima de 900 m (3 000 pés) AMSL, ou acima de 300 m (1 000 pés) sobre o solo, o que for superior			000 pés) na vertical
A 900 m (3 000 pés) AMSL ou abaixo ou a 300 m (1000 pés) acima do solo, o que for superior	A*** BCDE	5 km	1 500 m na horizontal 300 m (1 000 pés) na vertical
	FG	5 km **	Fora das nuvens e com a superfície à vista
<p>* Quando a altitude de transição for inferior a 3 050 m (10 000 pés) AMSL, deve utilizar-se FL 100 em vez de 10 000 pés.</p> <p>** A visibilidade em voo pode ser reduzida nas condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.</p> <p>*** Os mínimos VMC no espaço aéreo da classe A servem para orientação do piloto e não implicam aceitação dos voos VFR no espaço aéreo da classe A.</p>			

CAPÍTULO III

Regras de voo visual

Artigo 52.º

Voos VFR

- 1- À exceção dos voos VFR especiais, as aeronaves em voos VFR devem ser operadas de forma a que a aeronave voe em condições de visibilidade e distância às nuvens iguais ou superiores às especificadas no quadro previsto no artigo anterior.

- 2- Excepto quando tiverem obtido uma autorização de um órgão de controlo de tráfego aéreo, as aeronaves em voos VFR não devem descolar ou aterrar num aeródromo situado dentro de uma zona de controlo nem entrar numa zona de tráfego de aeródromo ou no circuito de tráfego:
 - a) Quando o tecto de nuvens for inferior a 450 m (1 500 pés); ou
 - b) Quando a visibilidade no solo for inferior a 5 km.
- 3- Os voos VFR entre o pôr e o nascer-do-sol devem ser operados de acordo com as condições determinadas pelo INAC, I.P., nos termos da regulamentação complementar.
- 4- Excepto quando verificados os requisitos definidos pelo INAC, I.P., em regulamentação complementar, os voos VFR não devem ser operados:
 - a) Acima de 200 FL;
 - b) A velocidades transónicas ou supersónicas.
- 5- Os voos VFR não devem ser autorizados a operar acima de FL 290 em áreas onde a separação vertical mínima de 300 m (1 000 pés) for aplicada acima desse nível de voo.
- 6- Excepto quando necessário para descolagem ou aterragem, ou quando autorizado pelo INAC, I.P., um voo VFR não deve operar:
 - a) Sobre cidades, vilas ou povoações, ou concentrações de pessoas ao ar livre a uma altura inferior a 300 m (1 000 pés) sobre o obstáculo mais elevado situado num raio de 600 m, em torno da aeronave;
 - b) Noutros locais não especificados na alínea anterior a uma altura inferior a 150 m (500 pés) acima do solo ou da água.
- 7- Excepto quando de outra forma indicado nas autorizações do controlo de tráfego aéreo ou determinado pelo INAC, I.P., os voos VFR que operem em nível de cruzeiro, acima de 900 m (3 000 pés) do solo ou da água, devem fazê-lo num nível de cruzeiro correspondente ao seu caminho, conforme especificado na tabela de Níveis de Cruzeiro constante do Anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.
- 8- Os voos VFR devem cumprir os requisitos constantes da secção V do capítulo II, nas seguintes situações:

- a) Quando operados no espaço aéreo de classe B, C e D;
 - b) Quando façam parte do tráfego de aeródromo em aeródromos controlados;
 - c) Quando operados como voos VFR especial.
- 9- Um voo VFR que opere em áreas designadas pelo INAC, I.P, em conformidade com o disposto nas alíneas c) ou d) do n.º2 do artigo 32.º, deve manter escuta permanente na frequência de rádio apropriada e reportar a sua posição, quando necessário, ao órgão dos serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de informação de voo.
- 10- Qualquer aeronave que opere de acordo com as regras de voo visual e que pretenda passar para regras de voo por instrumentos deve:
- a) Se tiver apresentado um plano de voo, comunicar as alterações a introduzir ao mesmo; ou
 - b) Conforme o disposto no n.º2 do artigo 32.º, submeter um plano de voo ao órgão dos serviços de tráfego aéreo competente e obter uma autorização antes de prosseguir em IFR quando se encontrar em espaço aéreo controlado.

CAPÍTULO IV

Regras de voo por instrumentos

SECÇÃO I

Regras aplicáveis a todos os voos IFR

Artigo 53.º

Equipamento das aeronaves

As aeronaves devem estar equipadas com instrumentos convenientes e com equipamento de navegação adequado à rota que vai ser operada.

Artigo 54.º

Níveis mínimos

Excepto quando necessário para descolagem ou aterragem ou quando especificamente autorizado pelo INAC, I.P., um voo IFR deve ser operado a um nível que não esteja abaixo da altitude mínima de voo estabelecida pelo Estado cujo território seja sobrevoado, ou, caso tal altitude mínima de voo não tenha sido estabelecida:

- a) Sobre terreno elevado ou áreas montanhosas, a um nível que esteja no mínimo a 600 m (2 000 pés) acima do obstáculo mais elevado localizado num raio de 8 km em relação à posição estimada da aeronave;
- b) Noutros locais não especificados na alínea anterior a um nível que esteja no mínimo 300 m (1 000 pés) acima do obstáculo mais elevado localizado num raio de 8 km em relação à posição estimada da aeronave.

Artigo 55.º

Alteração de voo IFR para voo VFR

- 1- Uma aeronave que pretenda alterar o seu voo, passando da aplicação das regras de voo por instrumentos à aplicação das regras de voo visual deve, se tiver apresentado um plano de voo, notificar especificamente o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente de que foi cancelado o voo IFR e comunicar as alterações a introduzir ao plano em vigor.
- 2- Quando uma aeronave que opera de acordo com as regras de voo por instrumentos passar a voar ou se encontrar condições meteorológicas de voo visual, não deve cancelar o voo IFR, excepto se previr que o voo poderá prosseguir por um período de tempo razoável em condições meteorológicas de voo visual ininterruptas, e se pretender prosseguir nessas condições.

SECÇÃO II

Regras aplicáveis aos voos IFR em espaço aéreo controlado

Artigo 56.º

Serviço de controlo de tráfego aéreo e níveis de cruzeiro

- 1- Os voos IFR quando operados em espaço aéreo controlado devem obedecer ao estipulado na secção V do capítulo II.

- 2- Um voo IFR que opere em níveis de cruzeiro em espaço aéreo controlado deve voar a um nível de cruzeiro ou, se autorizado a utilizar técnicas de subida de cruzeiro, entre dois níveis ou acima de um nível, seleccionado da:
- a) Tabela de níveis de cruzeiro constante do Anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, ou
 - b) Uma tabela de níveis de cruzeiro modificada, quando determinado de acordo com regulamentação complementar, para voos acima de FL 410.
- 3- A correspondência entre níveis e caminhos, especificada nas alíneas anteriores não se aplica quando de outra forma for indicado nas autorizações do controlo de tráfego aéreo ou publicado pelo INAC, I.P. no AIP de Portugal.

SECÇÃO III

Regras aplicáveis aos voos IFR fora do espaço aéreo controlado

Artigo 57.º

Níveis de cruzeiro

Um voo IFR que opere a um nível de cruzeiro fora do espaço aéreo controlado deve operar ao nível de cruzeiro apropriado ao seu caminho, tal como especificado na:

- a) Tabela de níveis de cruzeiro constante do Anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, excepto quando for de outro modo especificado pelo INAC, I.P., para voos a ou abaixo de 900 m (3 000 pés) acima do nível médio do mar; ou
- b) Tabela de níveis de cruzeiro modificada, quando determinado de acordo com regulamentação complementar, para voos acima de FL 410.

Artigo 58.º

Comunicações

Um voo IFR que se realize fora do espaço aéreo controlado mas em áreas designadas pelo INAC, I.P., de acordo com as alíneas c) ou d) do n.º2 do artigo 32.º, deve manter escuta permanente na frequência rádio apropriada e estabelecer, quando necessário,

comunicações bilaterais com o órgão dos serviços de tráfego aéreo que preste o serviço de informação de voo.

Artigo 59.º

Reportes de posição

Um voo IFR que opere fora do espaço aéreo controlado deve reportar a sua posição tal como especificado no artigo 45.º para os voos controlados, quando, nos termos da regulamentação complementar, tenha que:

- a) Apresentar um plano de voo;
- b) Manter escuta permanente na frequência rádio apropriada e, quando necessário, estabelecer comunicações bilaterais com o órgão dos serviços de tráfego aéreo que presta serviços de informação de voo.

CAPÍTULO V

Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

Artigo 60.º

Fiscalização

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

Artigo 61.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) O consumo de bebidas alcoólicas, estupefacientes ou medicamentos por parte do pessoal que desempenha funções sensíveis do ponto de vista da segurança, nas situações previstas nas alíneas do artigo 7.º;

- b) A operação negligente ou imprudente de uma aeronave, por parte do piloto comandante, de modo a que ponha em perigo a vida ou bens de terceiros, em violação do disposto no artigo 8.º;
- c) A operação de uma aeronave, por parte do piloto comandante, sobre áreas congestionadas de cidades, vilas ou povoações, ou concentrações de pessoas ao ar livre, em violação do disposto no n.º1 do artigo 9.º;
- d) O lançamento de objectos ou pulverização, sem autorização específica do INAC, I.P., em violação do disposto no artigo 11.º;
- e) O reboque de uma aeronave ou de qualquer objecto, em violação do disposto no artigo 12.º;
- f) As descidas em pára-quedas, efectuadas em violação do disposto no artigo 13.º;
- g) A realização de manobras acrobáticas em violação do disposto no artigo 14.º;
- h) A realização de voos em formação, em violação do disposto nos números 1 e 2 do artigo 15.º;
- i) A operação de um balão livre não tripulado, em violação do disposto no artigo 16.º;
- j) A realização de um voo numa área proibida ou área restrita, em violação do disposto no artigo 17.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) A operação de uma aeronave tão próximo de outra que possa criar risco de colisão, em violação do artigo 19.º;
- b) A violação das regras de prevenção de colisões em casos de aproximação de frente descritas no artigo 21.º;
- c) A violação das regras de prevenção de colisões em casos de rumos convergentes descritas no artigo 22.º;
- d) A violação das regras de ultrapassagem descritas no n.º1 do artigo 23.º;
- e) A violação dos direitos de passagem previstos nos números 1, 2 e 4 do artigo 24.º;

- f) A violação, por parte do piloto de uma aeronave, do direito de passagem em caso de aterragem de emergência previsto no artigo 25.º;
- g) A violação do direito de passagem em caso de descolagem previsto no artigo 26.º;
- h) A violação das regras relativas ao movimento de aeronaves à superfície previstas nos números 1, 2 e 3 do artigo 27.º;
- i) A violação das regras relativas a operações na água, previstas no artigo 31.º;
- j) A orientação de uma aeronave por pessoa que não reúna as condições previstas no n.º4 do artigo 37.º;
- l) A falta de pedido de autorização por parte do controlo de tráfego aéreo antes do início de um voo controlado ou de parte de um voo controlado, em violação do disposto no n.º1 do artigo 39.º;
- m) A rolagem de uma aeronave na área de manobra de um aeródromo controlado, sem que tenha autorização para o efeito por parte da torre de controlo do aeródromo, em violação do disposto no n.º7 do artigo 39.º;
- n) O incumprimento das instruções dadas pelo órgão de controlo de tráfego aéreo, quando uma aeronave rola na área de manobra de um aeródromo controlado, em violação do disposto no n.º7 do artigo 39.º;
- o) A operação de aeronaves em voos VFR em condições de visibilidade e distância às nuvens inferiores às especificadas no quadro previsto no artigo 51.º, em violação do disposto no n.º1 do artigo 52.º;
- p) A descolagem ou a aterragem num aeródromo situado dentro de uma zona de controlo, ou a entrada numa zona de tráfego de aeródromo ou no circuito de tráfego, por parte de aeronaves em voos VFR, em violação das condições previstas no n.º2 do artigo 52.º;
- q) A operação de voos VFR entre o pôr e o nascer-do-sol, em violação das condições determinadas pelo INAC, I.P. nos termos do n.º3 do artigo 52.º;
- r) A operação de voos VFR, em violação das condições previstas no n.º4 do artigo 52.º;
- s) A operação de voos VFR nos locais previstos nas alíneas a) e b) do n.º6 do artigo 52.º, em violação desse mesmo número;

- t) O incumprimento, no caso dos voos VFR, dos requisitos constantes da secção V do capítulo II, relativos ao serviço de controlo de tráfego aéreo, nas situações especificadas nas alíneas a), b) e c) do n.º8 do artigo 52.º, em violação desse mesmo número;
 - u) A operação de um voo IFR a um nível abaixo da altitude mínima de voo estabelecida pelo Estado cujo território seja sobrevoado, em violação do disposto no artigo 54.º;
 - v) A operação de um voo IFR a um nível abaixo das altitudes mínimas de voo estabelecidas nas alíneas a) e b) do artigo 54.º, nos casos em que não tiver sido estabelecida altitude mínima por parte do Estado cujo território é sobrevoado;
 - x) O incumprimento, no caso dos voos IFR operados em espaço aéreo controlado, dos requisitos constantes da secção V do capítulo II, relativos ao serviço de controlo de tráfego aéreo, em violação do disposto no n.º1 do artigo 56.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, constituem contra-ordenações leves:
- a) A violação das regras relativas à exibição de luzes, previstas nos números 1, 3, 6, e 7 do artigo 28.º;
 - b) A realização, por parte do operador da aeronave, de um voo simulado por instrumentos em violação das condições previstas no artigo 29.º;
 - c) A violação das regras relativas à submissão de um plano de voo, previstas nos números 2, 3 e 4 do artigo 32.º;
 - d) A violação das regras relativas ao encerramento do plano de voo, previstas nos números 1, 2, 3 e 4 do artigo 36.º;
 - e) A utilização dos sinais para fim diferente daquele a que se destinam, ou a utilização de sinais que não constem em regulamentação complementar e possam dar azo a confusões, em violação do disposto no n.º2 do artigo 37.º;
 - f) A não utilização, por parte do sinaleiro, de um colete reflector com a devida identificação, em violação do disposto no n.º5 do artigo 37.º;

- g) A não utilização, por parte do pessoal de terra que exerce funções de sinalização, dos instrumentos descritos no n.º6 do artigo 37.º;
- h) A falta de manutenção de escuta permanente na frequência rádio do órgão de controlo de tráfego aéreo apropriado por parte de uma aeronave que opere como voo controlado, em violação do disposto no artigo 47.º;
- i) A falta de manutenção de escuta permanente na frequência rádio apropriada por parte de uma aeronave que opere um voo VFR, em violação do disposto no n.º9 do artigo 52.º;
- j) A alteração de um voo VFR para um voo IFR em violação do disposto no n.º10 do artigo 52.º;
- l) A falta de manutenção de escuta permanente na frequência rádio apropriada por parte de uma aeronave que opere um voo IFR, fora do espaço aéreo controlado mas em áreas designadas pelo INAC, I.P., em violação do disposto no artigo 58.º.

Artigo 62.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.

Artigo 63.º

Sanções acessórias

- 1- O INAC, I.P. pode, de acordo com a Secção II do Capítulo II do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro e com o artigo 21.º do Regime Geral das Contra-Ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 356/89, de 17 de Outubro, pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, pelo Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de Dezembro e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, determinar a aplicação da sanção acessória de suspensão da licença de piloto pelo período máximo de 6

meses, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra-ordenações previstas no n.º 1 do artigo 61.º.

- 2- A punição por contra-ordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 64.º

Revogação

É revogada a Portaria n.º53/74, de 30 de Janeiro.

Artigo 65.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

ANEXO

Tabela de níveis de cruzeiro

Os níveis de cruzeiro aplicáveis, conforme especificado nos artigos 53, 57 e 58 do presente Decreto-Lei, no espaço aéreo onde se utiliza uma separação vertical mínima de 1000 pés entre FL 290 e FL 410 inclusive, são os seguintes*:

CAMINHOS MAGNÉTICOS **												
De 000 graus a 179 graus						De 180 graus a 359 graus						
Voos IFR			Voos VFR			Voos IFR			Voos VFR			
FL	Altitude		FL	Altitude		FL	Altitude		FL	Altitude		
	Metros	pés		Metros	pés		Metros	pés		Metros	pés	
10	300	1000	-	-	-	20	600	2000	-	-	-	
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500	
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500	
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500	
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500	
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500	
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500	
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500	
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500	
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500	
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500	
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500	
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500	
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500	
290	8850	29000				300	9150	30000				
310	9450	31000				320	9750	32000				
330	10050	33000				340	10350	34000				
350	10650	35000				360	10950	36000				
370	11300	37000				380	11600	38000				
390	11900	39000				400	12200	40000				
410	12500	41000				430	13100	43000				
450	13700	45000				470	14350	47000				
490	14950	49000				510	15550	51000				

etc.	etc.	etc.					etc.	etc.	etc.				
------	------	------	--	--	--	--	------	------	------	--	--	--	--

*Para os voos acima de FL410 pode ser aplicada uma tabela de níveis de cruzeiro modificada quando assim for determinado pelo INAC, I.P., em regulamentação complementar.

** Para acomodar direcções predominantes de fluxo de tráfego, pode ser aplicada uma tabela com os caminhos magnéticos de 090 a 269 graus e de 270 a 089 graus, quando assim for determinado pelo INAC, I.P. e publicado no AIP de Portugal.