



**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2024/404 DA COMISSÃO**

**de 30 de janeiro de 2024**

**que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 no respeitante à atualização das disposições pertinentes da OACI, à conclusão do procedimento em caso de avaria das radiocomunicações e à supressão do suplemento ao anexo desse regulamento**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 43.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 44.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão <sup>(2)</sup> estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea aplicáveis ao tráfego aéreo geral (as chamadas «regras do ar»).
- (2) Certos desenvolvimentos recentes da Organização da Aviação Internacional («OACI») têm de ser refletidos nas regras da União. Muito particularmente, as partes pertinentes das alterações da OACI 45 ao anexo 2, 77 a 79 ao anexo 3, 92 ao anexo 10, volume II, e 52 ao anexo 11, da Convenção de Chicago, bem como as alterações 7A e 7B, 8 e 9 ao Doc. 4444 (PANS-ATM) e ao Doc. 7030 [Procedimentos Suplementares Regionais, Região Europeia (EUR)] devem ser refletidas no Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012. Por conseguinte, devem ser alteradas determinadas definições relacionadas com as condições meteorológicas, certas disposições relacionadas com o serviço de controlo do tráfego aéreo, tais como as autorizações relacionadas com regras especiais de voo visual («VFR»), as medidas a tomar em caso de desvio do plano de voo corrente, os reportes de posição abreviados, a transmissão de boletins meteorológicos e certos requisitos de radiotelefonía e fraseologia, tais como a indicação da categoria de turbulência de rasto, a utilização de sistemas de ligação de dados nas comunicações de evasão aos fenómenos meteorológicos e a autorização das rotas-padrão de partida e de chegada por instrumentos. Além disso, deve ser estabelecido um procedimento abrangente sobre as avarias das radiocomunicações.
- (3) Sempre que as alterações do Regulamento (UE) n.º 923/2012 afetem a conformidade com as normas e práticas recomendadas da OACI, os Estados-Membros devem notificar formalmente a OACI de alterações subsequentes às diferenças anteriormente notificadas ou de quaisquer novas diferenças criadas pelas alterações ao presente regulamento, em conformidade com a decisão pertinente do Conselho que estabelece os critérios e o procedimento que definem a posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da OACI, no que respeita à adoção ou à alteração de normas internacionais e práticas recomendadas, bem como à notificação de diferenças em relação às normas internacionais adotadas. Além disso, tendo em conta as novas obrigações da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), introduzidas pelo artigo 90.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139, de fornecer informações sobre a conformidade desse e dos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo com as normas internacionais e as práticas recomendadas, o suplemento do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 deixa de ser necessário.
- (4) Por conseguinte, o artigo 5.º e o suplemento ao anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 devem ser suprimidos e o artigo 6.º deve ser alterado em conformidade.

<sup>(1)</sup> JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

- (5) A fim de assegurar a coerência com o Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão <sup>(3)</sup> no que respeita aos sinais a utilizar, em todas as condições de visibilidade, em caso de avaria das radiocomunicações entre o órgão dos serviços de tráfego aéreo e os veículos ou peões na área de manobra dos aeródromos, o apêndice 1 relativo aos sinais do Regulamento (UE) n.º 923/2012 deve ser alterado de modo a incluir as disposições pertinentes do Regulamento (UE) n.º 139/2014.
- (6) O apêndice 6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 inclui alguns erros e gralhas menores. Por conseguinte, o apêndice 6 deve ser alterado a fim de corrigir esses erros.
- (7) Há, portanto, que alterar em conformidade o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012.
- (8) A fim de assegurar uma aplicação harmoniosa das medidas introduzidas pelo presente regulamento, mantendo simultaneamente um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União, o setor e as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão dispor de tempo suficiente para se adaptarem às medidas introduzidas pelo presente regulamento, em especial as relacionadas com o novo quadro para o procedimento em caso de avarias nas radiocomunicações e para os procedimentos e a fraseologia de partida-padrão e de chegada-padrão por instrumentos. Assim sendo, o presente regulamento deve ser aplicado doze meses após a sua entrada em vigor.
- (9) A fim de assegurar a exatidão dos planos de voo depositados em conformidade com o apêndice 6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, as correções introduzidas pelo presente regulamento de execução devem ser aplicáveis a partir da data da sua entrada em vigor.
- (10) A Agência assistiu a Comissão em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139 e apresentou à Comissão o correspondente Parecer n.º 02/2023 em 18 de agosto de 2023.
- (11) As medidas estabelecidas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a aplicação das regras comuns de segurança no domínio da aviação civil, instituído pelo artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

O Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 é alterado do seguinte modo:

- 1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
  - a) O ponto 21 passa a ter a seguinte redação:

«21. “AIRMET”, a informação publicada por um centro de observação meteorológica relativamente à ocorrência ou possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos em rota que possam afetar a segurança das operações de aeronaves realizadas a nível baixo e a evolução desses fenómenos no espaço e no tempo, e que não se encontrava já incluída nas previsões publicadas para os voos a nível baixo na região de informação de voo ou subárea em questão;»;
  - b) O ponto 89-A passa a ter a seguinte redação:

«89.-A “Operação de aproximação por instrumentos”, uma aproximação e aterragem que utiliza instrumentos para guiamento da navegação com base num procedimento de aproximação por instrumentos. Existem dois métodos para realizar operações de aproximação por instrumentos:

    - a) Uma operação de aproximação por instrumentos bidimensional (2D), que utiliza apenas o guiamento de navegação lateral; e
    - b) Uma operação de aproximação por instrumentos tridimensional (3D), que utiliza o guiamento de navegação lateral e vertical;»;
  - c) O ponto 119 passa a ter a seguinte redação:

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

«119. “SIGMET”, a informação emitida por um centro de observação meteorológica sobre a ocorrência ou possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos e outros fenómenos atmosféricos em rota que possam afetar a segurança operacional das aeronaves e a evolução desses fenómenos no espaço e no tempo;»;

d) São aditados os pontos 148, 149, 150 e 151, com a seguinte redação:

«148. “Centro de observação meteorológica (MWO)”, um centro de monitorização das condições meteorológicas que afetam as operações de voo, que presta informações relativas à ocorrência ou à previsão de ocorrência de meteorologia específica e outros fenómenos atmosféricos em rota que possam afetar a segurança das operações de aeronaves numa determinada área de responsabilidade;

149. “Relatório sobre o estado da pista (RCR)”, um relatório exaustivo normalizado sobre as condições da superfície da pista e o seu efeito sobre o desempenho à aterragem e à descolagem do avião, descritos por meio dos códigos relativos às condições da pista;

150. “Doença transmissível”, uma doença infecciosa provocada por um agente contagioso que pode ser transmitida de pessoa a pessoa por contacto direto com uma pessoa afetada ou por um meio indireto como a exposição a um vetor, animal, fómite, produto ou ambiente, ou troca de fluidos, contaminados com o agente contagioso;

151. “Saúde pública”, todos os elementos relacionados com a saúde, a saber, o estado de saúde, incluindo a morbilidade e a incapacidade, as determinantes desse estado de saúde, as necessidades de cuidados de saúde, os recursos atribuídos aos cuidados de saúde, a prestação de cuidados de saúde e o acesso universal aos mesmos, assim como as despesas e o financiamento dos cuidados de saúde, e as causas de mortalidade.»;

2) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

### **Cumprimento**

Os Estados-Membros devem assegurar o cumprimento das regras e disposições comuns estabelecidas no anexo ao presente regulamento, sem prejuízo das disposições em matéria de flexibilidade constantes do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139 e das cláusulas de salvaguarda constantes do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.»;

3) O artigo 5.º é suprimido;

4) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão deve estabelecer, com a assistência do Eurocontrol e da AESA, um processo permanente:

a) Para garantir a monitorização e a análise de todas as alterações adotadas no âmbito da Convenção de Chicago que sejam pertinentes no que respeita ao âmbito de aplicação do presente regulamento; e

b) Se necessário, para elaborar propostas de alteração do anexo ao presente regulamento.»;

5) O anexo é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

### *Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de maio de 2025, com exceção do ponto 22) do anexo, que é aplicável na data de entrada em vigor.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 30 de janeiro de 2024.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO

O anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 é alterado do seguinte modo:

1) É aditada a secção SERA.3212, com a seguinte redação:

**«SERA.3212 Incerteza quanto à posição na área de manobra em aeródromos com serviços de tráfego aéreo**

- a) Exceto nos casos previstos na alínea b), um piloto que tenha dúvidas quanto à posição da aeronave em relação à área de manobra deve imediatamente:
- 1) Parar a aeronave; e
  - 2) Notificar simultaneamente o órgão dos serviços de tráfego aéreo pertinente das circunstâncias (incluindo a última posição conhecida).
- b) Quando um piloto tiver dúvidas quanto à posição da aeronave no que diz respeito à área de manobra, mas reconhecer que a aeronave se encontra numa pista, deve imediatamente:
- 1) Notificar o órgão dos serviços de tráfego aéreo pertinente das circunstâncias (incluindo a última posição conhecida);
  - 2) Se for capaz de localizar um caminho de rolagem adequado nas proximidades, desocupar a pista o mais rapidamente possível, salvo instrução em contrário do órgão dos serviços de tráfego aéreo; e, em seguida,
  - 3) Parar a aeronave.
- c) Um condutor de um veículo que tenha dúvidas quanto à posição do veículo em relação à área de manobra deve imediatamente:
- 1) Notificar o órgão dos serviços de tráfego aéreo pertinente das circunstâncias (incluindo a última posição conhecida);
  - 2) Simultaneamente, exceto se tendo recebido instruções em contrário do órgão dos serviços de tráfego aéreo, deve distanciar-se da área de aterragem, do caminho de rolagem, ou outra parte da área de manobra, até um ponto seguro o mais rapidamente possível; e, em seguida,
  - 3) Parar o veículo.»;
- 2) Na secção SERA.5005, a frase introdutória da alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «Salvo autorização dos serviços de controlo de tráfego aéreo, as aeronaves que efetuam voos VFR não devem realizar descolagens nem aterragens num aeródromo situado numa zona de controlo, nem entrar numa zona de tráfego ou circuito de tráfego de um aeródromo se as condições meteorológicas registadas nesse aeródromo forem inferiores aos seguintes mínimos:»;
- 3) A secção SERA.5010 é alterada do seguinte modo:
- a) A frase introdutória passa a ter a seguinte redação:
- «A realização de voos VFR especiais no interior de uma zona de controlo está sujeita a autorização dos serviços ATC. Salvo autorização da autoridade competente, para os helicópteros em casos especiais tais como, mas não exclusivamente, operações policiais, médicas e de busca e salvamento, bem como voos de combate a incêndios, devem ser aplicadas as seguintes condições adicionais:»;
- b) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) O órgão de controlo de tráfego aéreo não deve conceder uma autorização de voo VFR especial a uma aeronave para descolar ou aterrar num aeródromo situado numa zona de controlo, nem para entrar num circuito de tráfego de aeródromo inserido numa zona de controlo, se as condições meteorológicas reportadas relativamente a esse aeródromo forem inferiores aos seguintes mínimos:
- 1) Visibilidade no solo inferior a 1 500 metros ou, no caso dos helicópteros, inferior a 800 metros;
  - 2) Teto de nuvens inferior a 180 m (600 pés).»;
- 4) A secção SERA.8015 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Operações sujeitas a autorização

- 1) Para efetuar um voo controlado ou uma parte de um voo enquanto voo controlado, é necessário obter a autorização prévia do controlo de tráfego aéreo. Essa autorização deve ser requerida mediante a apresentação de um plano de voo a um órgão de controlo do tráfego aéreo.
  - 2) Quando um plano de voo especificar que a parte inicial de um voo não será controlada e que a parte subsequente do voo será sujeita a serviços de controlo de tráfego aéreo, a tripulação de voo deve obter a autorização do órgão de controlo de tráfego aéreo competente antes de entrar na zona em que o voo controlado terá início.
  - 3) Quando um plano de voo especificar que a parte inicial de um voo será sujeita a um serviço de controlo de tráfego aéreo e que a parte subsequente não será controlada, a aeronave deve normalmente ser autorizada até ao ponto em que termina o voo controlado.
  - 4) Se a autorização do controlo do tráfego aéreo não for satisfatória, o piloto-comandante da aeronave deve informar o órgão de controlo do tráfego aéreo. Nesses casos, o órgão de controlo do tráfego aéreo emitirá uma autorização alterada, se possível.
  - 5) Se uma aeronave pedir uma autorização que comporte uma prioridade, deve, se o órgão de controlo do tráfego aéreo o pedir, fundamentar a necessidade de lhe ser concedida prioridade.
  - 6) *Potencial nova autorização em voo.* Se, antes da partida, for expectável que, em função do combustível disponível e sujeito a nova autorização em voo, possa ser tomada a decisão de prosseguir para um novo aeródromo de destino, os órgãos de controlo de tráfego aéreo competentes devem ser notificados de tal facto mediante a inclusão no plano de voo das informações sobre a rota corrigida (se conhecida) e o destino corrigido.
  - 7) As aeronaves que efetuam operações em aeródromos controlados não podem rolar na área de manobra sem autorização da torre de controlo, devendo cumprir as instruções dadas.
  - 8) Aquando da vetorização ou do encaminhamento direto não incluído no plano de voo, que retire um voo IFR de uma rota ATS ou de um procedimento de instrumentos publicados, o controlador de tráfego aéreo que presta serviços de vigilância ATS deve emitir autorizações por forma a que a proteção aos obstáculos prescrita se mantenha até que a aeronave atinja o ponto onde o piloto reassume a rota do plano de voo, ou adere a uma rota ATS ou procedimento de instrumentos publicados.»;
- b) Na alínea d), os pontos 3) e 4) passam a ter a seguinte redação:
- «3) Rota de voo:
    - i) a rota de voo deve ser descrita em detalhe em cada autorização quando tal for considerado necessário;
    - ii) a expressão “rota de voo planeada autorizada” não deve ser utilizada para a concessão de uma reautorização;
  - 4) O nível ou níveis de voo para a totalidade ou para parte da rota e, se necessário, as alterações de nível;»;
- c) São aditados os seguintes pontos 5) e 6) à alínea e):
- «5) Os condutores de veículos que operem ou pretendam operar na área de manobra devem repetir ao controlador do tráfego aéreo as partes de instruções que estejam relacionadas com a segurança e que sejam transmitidas por voz, por exemplo, as instruções para entrar, parar e aguardar, atravessar e circular em qualquer pista ou caminho de rolagem.
  - 6) O controlador de tráfego aéreo deve ouvir a repetição para se certificar de que a instrução foi corretamente recebida pelo condutor do veículo e deve tomar medidas imediatas para corrigir quaisquer discrepâncias eventualmente detetadas.»;
- 5) A secção SERA.8020 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

- «b) *Desvios do plano de voo corrente.* Caso um voo controlado se desvie inadvertidamente do seu plano de voo corrente, devem ser tomadas as seguintes medidas:
- 1) Desvio de rota: se a aeronave estiver fora de rota, devem ser imediatamente tomadas medidas para ajustar o rumo da aeronave, de modo a que esta retome a sua rota o mais rapidamente possível.
  - 2) Desvio do número de Mach/da velocidade-ar indicados atribuídos pelo controlo de tráfego aéreo: o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente deve ser imediatamente notificado.
  - 3) Desvio do número de Mach/da velocidade-ar verdadeira: se o número de Mach/a velocidade-ar verdadeira registados no nível de cruzeiro variar mais ou menos Mach 0,02 ou mais, ou mais ou menos 19 km/h (10 nós) de velocidade-ar verdadeira ou mais do plano de voo corrente, o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente deve ser disso informado.
  - 4) Alteração da hora estimada: exceto caso o modo ADS-C esteja ativado e funcional num espaço aéreo com serviços ADS-C, se a hora estimada para o próximo ponto de reporte, a próxima fronteira de região de informação de voo ou o próximo aeródromo de destino aplicáveis, seja qual for o primeiro, tiver uma alteração superior a dois minutos da anteriormente notificada aos serviços de tráfego aéreo, ou alteração semelhante em relação ao prescrito pela autoridade competente, a tripulação de voo deve notificar os serviços de tráfego aéreo competentes assim que possível.
  - 5) Adicionalmente, em caso de acordo ADS-C em vigor, o órgão dos serviços de tráfego aéreo deve ser automaticamente informado, através de uma ligação de dados, de alterações que ocorram para além dos valores estabelecidos no contrato ADS-C.»;
- b) É aditado um ponto 3) à alínea c), com a seguinte redação:
- «3) Alteração do número de Mach/velocidade-ar verdadeira: identificação da aeronave; pedido de número de Mach/velocidade-ar verdadeira.»;
- 6) A secção SERA.8025 é alterada do seguinte modo:
- a) Na alínea a), é suprimido o ponto 3);
  - b) São aditadas as alíneas b) e c), com a seguinte redação:

«b) Tendo devidamente em conta as disposições da secção SERA.14065 relativas à mudança de canal de comunicações, o reporte de posição deve conter os seguintes elementos:

    - 1) Identificação da aeronave;
    - 2) Posição;
    - 3) Hora;
    - 4) Velocidade, se tiver sido prescrita pelo ATC; e
    - 5) Outros elementos de acordo com as instruções do órgão ATC.
  - c) Os elementos descritos na alínea b) devem ser reportados tal como descritos no apêndice 5, parte A, ponto 2.»;
- 7) Na secção SERA.8035, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Se uma avaria das radiocomunicações impedir o cumprimento do disposto na alínea a), devem ser seguidos os procedimentos relativos a avarias das radiocomunicações, conforme especificado na secção SERA.14083.»;
- 8) A secção SERA.9010 é alterada do seguinte modo:
- a) A alínea b), ponto 8), passa a ter a seguinte redação:

«8) Condições da superfície da pista;»;
  - b) A alínea c), ponto 8), passa a ter a seguinte redação:

«8) Condições da superfície da pista;»;
  - c) A alínea d), ponto 7), passa a ter a seguinte redação:

«7) Condições de superfície da(s) pista(s) a utilizar para descolagem;»;
- 9) A secção SERA.12020 passa a ter a seguinte redação:

**«SERA.12020 Intercâmbio de reportes aéreos**

- a) Os órgãos dos serviços de tráfego aéreo devem transmitir, assim que possível, reportes aéreos especiais e não rotineiros:
    - 1) Às outras aeronaves interessadas;
    - 2) Ao centro de observação meteorológica (MWO) associado, em conformidade com o apêndice 5, parte A, ponto 3; e
    - 3) Aos outros órgãos dos serviços de tráfego aéreo em causa.
  - b) Ao receberem reportes aéreos especiais por comunicações voz sobre uma ação de travagem que não correspondam ao relatório sobre o estado da pista, os órgãos dos serviços de tráfego aéreo devem transmiti-los sem demora ao operador de aeródromo competente.
  - c) As transmissões para a aeronave devem ser repetidas com uma frequência e mantidas durante um período a estipular pelo órgão competente dos serviços de tráfego aéreo.»;
- 10) O título da secção 13 passa a ter a seguinte redação:

**«SECÇÃO 13*****Transponder SSR e transmissores ADS-B»;***

- 11) A secção SERA.13015 passa a ter a seguinte redação:

**«SERA.13015 Identificação da aeronave a bordo**

- a) As aeronaves equipadas com um transmissor de Modo S ou ADS-B com uma funcionalidade de identificação da aeronave devem transmitir a identificação da aeronave especificada no plano de voo ou, quando não tenha sido depositado nenhum plano de voo, a matrícula da aeronave, a menos que o operador da aeronave seja titular de uma aprovação da autoridade competente para utilizar outro elemento que não esta matrícula como identificação da aeronave para voos sem plano de voo.
  - b) Sempre que no visor de situação se observar que a identificação da aeronave transmitida por uma aeronave equipada com um transmissor de modo S ou ADS-B é diferente da esperada, deve ser pedido ao piloto para confirmar e, se necessário, reintroduzir a identificação correta da aeronave.
  - c) Se a discrepância persistir após o piloto ter confirmado que foi programada a identificação correta da aeronave na funcionalidade de identificação em modo S ou ADS-B do transmissor, o órgão dos serviços de tráfego aéreo deve tomar as medidas seguintes:
    - 1) Informar o piloto de que a discrepância persiste;
    - 2) Se possível, corrigir a etiqueta que mostra a identificação da aeronave no visor de situação; e
    - 3) Informar a posição de controlo seguinte e qualquer outro órgão interessado que utilize o modo S ou o modo ADS-B para fins de identificação, de que a identificação da aeronave transmitida pela aeronave é incorreta.»;
- 12) Na secção SERA.14035, a alínea a), ponto 1), passa a ter a seguinte redação:
- «1) Todos os números utilizados na transmissão de indicativos de chamada das aeronaves, rumos, direção e velocidade do vento e pistas devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente.
    - i) Os níveis de voo devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente, exceto no caso dos níveis de voo em centenas redondas.
    - ii) O acerto do altímetro deve ser transmitido pronunciando cada dígito separadamente, exceto no caso de um valor de 1 000 hPa, que deve ser transmitido como “MIL” (“ONE THOUSAND”).
    - iii) Todos os números utilizados na transmissão de códigos do transponder devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente sendo que, quando esses códigos contêm unicamente milhares redondos, a informação deve ser transmitida pronunciando o dígito correspondente ao número de milhares, seguido da palavra “MIL” (“THOUSAND”).»;
- 13) Na secção SERA.14045, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:
- «c) A expressão “TAKE-OFF” só deve ser utilizada em radiotelefonia quando uma aeronave se encontra autorizada para descolagem ou para cancelar uma autorização de descolagem.»;

14) A secção SERA.14065 é alterada do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Salvo disposição em contrário estabelecida pelo ANSP responsável pela prestação de serviços e aprovada pela autoridade competente, a chamada inicial para um órgão dos serviços de tráfego aéreo após uma mudança de canal de comunicação de voz ar-solo deve conter os seguintes elementos:

- 1) A designação do órgão ATS que está a ser contactado;
- 2) O indicativo de chamada, imediatamente seguido do termo “Heavy” ou “Super” correspondente, consoante o caso, à categoria de turbulência de rasto da aeronave;
- 3) O nível, incluindo o nível a passar e o nível autorizado, se a aeronave não mantiver o nível autorizado;
- 4) A velocidade, se tiver sido prescrita pelo ATC; e
- 5) Outros elementos exigidos pelo ANSP responsável pela prestação de serviços e aprovados pela autoridade competente.»;

b) A alínea c), ponto 2), passa a ter a seguinte redação:

«2) O indicativo de chamada, imediatamente seguido do termo “Heavy” ou “Super” correspondente, consoante o caso, à categoria de turbulência de rasto da aeronave;»;

15) É aditada a secção SERA.14083, com a seguinte redação:

**«SERA.14083 Procedimentos em caso de avaria das radiocomunicações**

a) Se uma aeronave não puder cumprir o disposto na secção SERA.8035, alínea a), a tripulação de voo deve tentar estabelecer contacto no canal utilizado anteriormente e, se não for bem sucedido, noutra canal adequado à rota. Se estas tentativas falharem, a tripulação de voo deve tentar estabelecer a comunicação com:

- 1) O órgão dos serviços de tráfego aéreo competente;
- 2) Outros órgãos de serviços de tráfego aéreo; ou
- 3) Com outras aeronaves,

utilizando todos os meios disponíveis, incluindo, nomeadamente, ligações de dados, voz e telemóveis por satélite e, ao serem bem sucedidas, informar não ter sido possível estabelecer contacto no canal atribuído.

b) Quando uma comunicação esperada de uma aeronave não tiver sido recebida num prazo que suponha a ocorrência de uma avaria das comunicações, ou quando solicitado por outros órgãos de serviços de tráfego aéreo, o controlador de tráfego aéreo deve comunicar com a aeronave através das frequências nas quais se considera que esta está à escuta, e:

- 1) Ao prestar serviços de vigilância, o controlador de tráfego aéreo deve normalmente determinar se o recetor da aeronave está ou não a funcionar e, em caso de êxito, continuar a prestar serviços de controlo de tráfego aéreo utilizando alterações do código SSR/de transmissão ADS-B ou de transmissão IDENT para obter o reconhecimento das autorizações emitidas para a aeronave;
- 2) Se não for bem sucedido, o órgão de controlo do tráfego aéreo deve:
  - i) Pedir aos outros órgãos de serviços de tráfego aéreo que prestem assistência, contactando a aeronave e retransmitindo as mensagens, se necessário;
  - ii) Pedir às outras aeronaves nessa rota que tentem estabelecer a comunicação com a aeronave e retransmitir as mensagens, se necessário;
  - iii) Iniciar a notificação ao operador da aeronave, o mais rapidamente possível, de qualquer avaria nas comunicações ar-solo;
- 3) Se as tentativas descritas no ponto 2), subalíneas i) e ii), falharem, a transmissão às cegas das autorizações de controlo de tráfego aéreo à aeronave não deve ser efetuada, exceto mediante pedido específico da entidade de origem. As outras mensagens devem ser transmitidas por transmissão às cegas nas frequências em que se considera que a aeronave está à escuta.

c) Se uma aeronave não puder cumprir o disposto na secção SERA.8035, alínea a), e as tentativas descritas na alínea a) da secção SERA.14083 para estabelecer a comunicação não forem bem sucedidas, devem ser aplicados os procedimentos de avaria das radiocomunicações a seguir descritos:

- 1) A aeronave, quando fizer parte do tráfego de aeródromo num aeródromo controlado, deve estar atenta a instruções que possam ser emitidas por sinais visuais.

- 2) A aeronave deve regular o transponder no Modo A código 7600 e/ou regular o transmissor ADS-B para indicar a perda de comunicações ar-solo e cumprir os procedimentos descritos nos pontos 3), 4), 5) e 6), conforme adequado.
  - 3) Um voo VFR deve continuar a voar em condições meteorológicas de voo visual, aterrar no aeródromo adequado mais próximo e reportar a sua chegada pelos meios mais expeditos ao órgão competente de serviços de tráfego aéreo.
  - 4) Exceto nos casos previstos no ponto 5), os voos IFR devem:
    - i) Manter a última velocidade e o nível atribuídos, ou a altitude mínima de voo, se superior, durante um período de 20 minutos:
      - A) perante o insucesso do reporte exigido por parte da aeronave; ou
      - B) a hora em que o transponder é regulado para 7 600 e/ou o modo de emergência e/ou de urgência ADS-B adequado é transmitido se for prestado o serviço de vigilância,  
e, posteriormente, ajustar o nível e a velocidade em conformidade com o plano de voo depositado, tal como alterado por mensagens de atraso e alteração ao plano de voo depositado;
    - ii) Ao ser vetorizado ou ter sido dirigido pelo ATC para prosseguir colateralmente utilizando navegação de área (RNAV):
      - A) com um limite especificado, continuar até atingir esse limite, em seguida voltar a aderir à última rota recebida e confirmada, tendo em conta a altitude mínima de voo aplicável; ou
      - B) sem um limite especificado, voltar a integrar a última rota recebida e confirmada o mais tardar no ponto significativo seguinte, tendo em conta a altitude mínima de voo aplicável;
    - iii) Prosseguir, de acordo com a última autorização de rota recebida e confirmada, até à ajuda à navegação ou ponto de navegação designados adequados que servem o aeródromo de destino e, quando necessário para assegurar o cumprimento do disposto na subalínea iv) seguinte, manter-se sobre essa ajuda ou ponto até ao início da descida;
    - iv) Iniciar a descida a partir da ajuda à navegação ou do ponto de navegação especificados na subalínea iii) na, ou tão próximo quanto possível da, última hora prevista de aproximação recebida e confirmada; ou, se não tiver sido recebida e confirmada uma hora de aproximação prevista, à hora prevista de chegada, ou tão próximo quanto possível desta;
    - v) Concluir um procedimento de aproximação por instrumentos, tal como especificado para a ajuda à navegação ou ponto de navegação designados; e
    - vi) Aterrar, se possível, no prazo de 30 minutos após a hora prevista de chegada especificada na subalínea iv), ou a última hora de aproximação prevista confirmada, consoante a que for posterior.
  - 5) Um voo IFR que siga uma rota-padrão de partida por instrumentos ou uma rota-padrão de chegada por instrumentos deve cumprir os procedimentos em caso de avaria das radiocomunicações especificados na carta de partida-padrão por instrumentos (SID) ou na carta de chegada-padrão por instrumentos (STAR), quando disponíveis.
  - 6) Se um voo IFR se deparar com condições meteorológicas de voo visual e o piloto-comandante decidir continuar a voar em condições meteorológicas de voo visual, o piloto deve programar o Modo A Código 7601, aterrar no aeródromo adequado mais próximo e reportar a sua chegada pelos meios mais expeditos possível ao órgão competente de serviços de tráfego aéreo.
- d) A prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo a voos que operam no espaço aéreo em causa deve basear-se na premissa de que uma aeronave com avaria das radiocomunicações cumpre o disposto na alínea c).
  - e) Logo que se saiba que uma aeronave que opera na sua área de responsabilidade enfrenta uma situação de aparente avaria das radiocomunicações, o órgão de controlo do tráfego aéreo deve transmitir informações sobre essa avaria a todos os serviços de tráfego aéreo implicados ao longo da rota de voo. O centro de controlo de área em cuja área se situa o aeródromo de destino deve tomar medidas para obter informações sobre o(s) aeródromo(s) alternativo(s) e outras informações pertinentes especificadas no plano de voo depositado, se essas informações não estiverem disponíveis.

- f) Sempre que um órgão de controlo do tráfego aéreo receba informações de que uma aeronave, após ter sofrido uma avaria das radiocomunicações, restabeleceu a comunicação ou aterrou, deve informar o órgão de controlo do tráfego aéreo em cuja área a aeronave operava no momento em que ocorreu a avaria, bem como os outros órgãos dos serviços de tráfego aéreo implicados ao longo da rota de voo, fornecendo as informações necessárias para a continuação do controlo caso a aeronave prossiga o seu voo.
- g) Os sinais usados em caso de avaria das radiocomunicações devem estar em conformidade com o apêndice 1.;
- 16) A secção SERA.14087 é suprimida;
- 17) A secção SERA.14090 passa a ter a seguinte redação:

**«SERA.14090 Procedimentos de comunicação específicos**

- a) Movimento de veículos
- A fraseologia para o movimento de veículos na área de manobra deve ser a mesma que a usada para o movimento de aeronaves, com exceção das instruções de rolagem, caso em que a palavra “PROSSIGA” (“PROCEED”) deve substituir a palavra “ROLE” (“TAXI”) na comunicação com veículos.
- b) Serviço consultivo de tráfego aéreo
- O serviço consultivo de tráfego aéreo não concede “autorizações”, apenas presta “informações de aconselhamento” e deve utilizar a palavra “aconselho” ou “sugiro” ao propor uma linha de atuação para uma aeronave.
- c) Indicação das categorias de turbulência de rasto pesada (“Heavy”) e “Super”
- No contacto radiotelefónico inicial entre estas aeronaves e os órgãos ATS, a palavra “Heavy” ou “Super” correspondente, consoante o caso, à categoria de turbulência de rasto da aeronave, devem ser incluídas imediatamente após o indicativo de chamada da aeronave.
- d) Procedimentos de desvio devido a condições meteorológicas
- 1) Quando for necessário efetuar um desvio devido a condições meteorológicas, o piloto deve iniciar comunicações com o ATC via voz ou CPDLC. Pode obter-se uma resposta rápida quer:
    - i) Declarando “SOLICITO DESVIO DEVIDO A CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS” (“WEATHER DEVIATION REQUIRED”) para indicar a prioridade na frequência e para resposta do órgão ATC; ou
    - ii) Solicitando um desvio devido a condições meteorológicas utilizando uma mensagem de ligação descendente lateral CPDLC.
  - 2) Quando necessário, o piloto deve estabelecer as comunicações utilizando a chamada de urgência “PAN PAN” (preferencialmente repetida três vezes), ou utilizando uma mensagem de ligação descendente de urgência CPDLC.
  - 3) O piloto deve notificar o controlador de tráfego aéreo e solicitar autorização para se desviar da rota ou da rota ATS, informando, sempre que possível, a extensão do desvio solicitado. A tripulação de voo utilizará todos os meios adequados (ou seja, voz e/ou CPDLC) para comunicar em caso de desvio devido a condições meteorológicas.
  - 4) O piloto deve informar o controlador de tráfego aéreo quando deixar de ser necessário um desvio devido a condições meteorológicas ou quando tiver sido concluído tal desvio e a aeronave tiver regressado à sua rota autorizada.
- e) Autorizações de partida-padrão por instrumentos e de chegada-padrão por instrumentos
- As autorizações de SID e/ou STAR devem indicar inequivocamente os condicionalismos, se for caso disso.;
- 18) É aditado o ponto SERA.14100, com a seguinte redação:

**«SERA.14100 Notificação de suspeitas de doenças transmissíveis ou de outros riscos para a saúde pública a bordo de uma aeronave**

- a) A tripulação de voo de uma aeronave em rota deve, ao identificar um ou mais casos suspeitos de doença transmissível ou de outro risco para a saúde pública a bordo da aeronave, notificar imediatamente o órgão dos serviços de tráfego aéreo com o qual o piloto comunica, das seguintes informações:
- 1) Identificação da aeronave;
  - 2) Aeródromo de partida;
  - 3) Aeródromo de destino;
  - 4) Hora prevista de chegada;

- 5) Número de pessoas a bordo;
- 6) Número de casos suspeitos a bordo; e
- 7) Natureza do risco para a saúde pública, se conhecido.
- b) O órgão dos serviços de tráfego aéreo, após receção de informações por parte de um piloto sobre um ou mais casos suspeitos de doença transmissível ou de outro risco para a saúde pública a bordo da aeronave, deve transmitir a mensagem o mais rapidamente possível ao órgão dos serviços de tráfego aéreo que serve o destino/partida, a menos que existam procedimentos para notificar a autoridade competente designada pelo Estado e o operador da aeronave ou o seu representante designado.
- c) Quando um órgão dos serviços de tráfego aéreo que serve o destino/partida receber um reporte de um ou mais casos suspeitos de doença transmissível ou de outro risco de saúde pública a bordo de uma aeronave ou de um operador de aeronave, o órgão em causa deve enviar uma mensagem o mais rapidamente possível à autoridade de saúde pública ou à autoridade competente designada pelo Estado, bem como ao operador de aeronave ou ao seu representante designado, e ao operador do aeródromo.»
- 19) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto 1.2.1, alínea a), passa a ter a seguinte redação:
- «a) Um sinal enviado por radiotelegrafia ou qualquer outro método de sinalização, materializado no grupo SOS (... — — —... em código Morse);»;
- b) O ponto 3.1 é alterado do seguinte modo:
- 1) O título do ponto 3.1.1 passa a ter a seguinte redação:
- «3.1.1. **Instruções para aeronaves;**
- 2) Após o Quadro AP 1-1, a figura A1-1 passa a ter a seguinte redação:

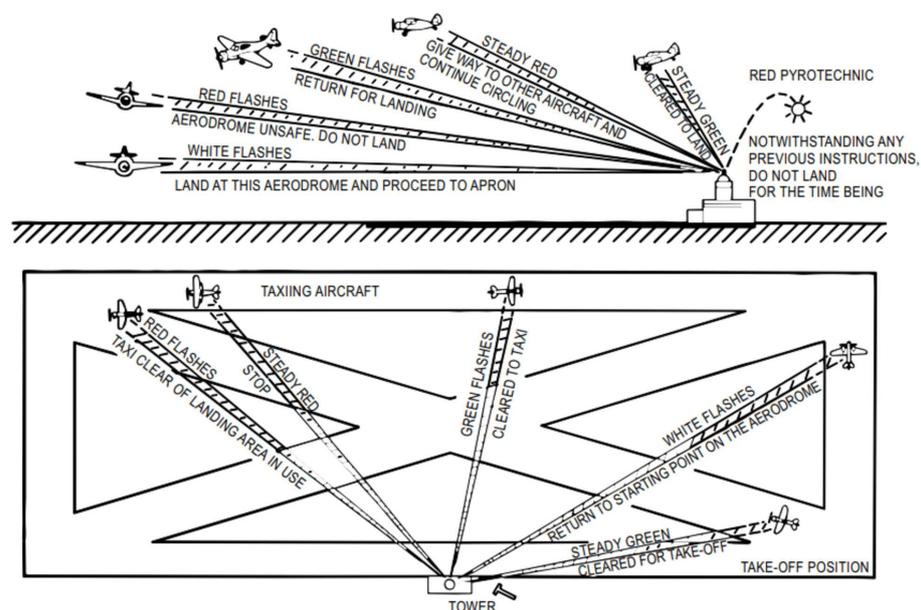


Figura A1-1»

É aditado o seguinte ponto 3.1.3:

«3.1.3. **Instruções para veículos terrestres ou peões**

- a) Quando as comunicações através de um sistema de sinais visuais forem consideradas adequadas, ou em caso de avaria das radiocomunicações, os sinais a seguir indicados devem ter o significado indicado no quadro seguinte.

Sinal luminoso do serviço de controlo do aeródromo	Significado
Luz verde intermitente	Autorização para atravessar a área de aterragem ou para circular para o caminho de rolagem
Luz vermelha fixa	Parar
Luz vermelha intermitente	Sair da área de aterragem ou do caminho de rolagem e prestar atenção às aeronaves
Luz branca intermitente	Desocupar a área de manobra em conformidade com as instruções locais

- b) Em condições de emergência ou se os sinais referidos na alínea a) não forem observados, o sinal a seguir indicado deve ser utilizado para pistas ou caminhos de rolagem equipados com um sistema de iluminação e deve ter o significado indicado no quadro seguinte.

Sinal luminoso do serviço de controlo do aeródromo	Significado
Pista ou caminho de rolagem com luzes intermitentes	Desocupar a pista e observar a torre para deteção de sinais luminosos;

- 20) No apêndice 2, o ponto 5.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«5.3.1. Ao tomar conhecimento do cancelamento do voo previsto de um balão livre não tripulado médio ou pesado previamente notificado em conformidade com o ponto 5.1, o operador deve notificar imediatamente o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente.»;

- 21) O ponto A do apêndice 5 passa a ter a seguinte redação:

#### «A. INSTRUÇÕES PARA APRESENTAÇÃO DE REPORTE

##### MODELO DE REPORTE AÉREO ESPECIAL (AIREP)

ELE-MENTO	PARÂMETRO	TRANSMITIR VIA RADIOTELEFONIA, conforme aplicável
—	Designador do tipo de mensagem — reporte aéreo especial	[AIREP] ESPECIAL (AIREP SPECIAL)

Secção 1	1	Identificação da aeronave	( <i>identificação da aeronave</i> )
	2	Posição	POSICÃO (“POSITION”) ( <i>latitude e longitude</i> ) À VERTICAL (“OVER”) ( <i>ponto significativo</i> ) AO TRAVÉS (“ABEAM”) ( <i>ponto significativo</i> ) ( <i>ponto significativo</i> ) ( <i>marcação</i> ) ( <i>distância</i> )
	3	Hora	( <i>hora</i> )
	4	Nível	NÍVEL DE VOO (“FLIGHT LEVEL”) ( <i>número</i> ) ou ( <i>número</i> ) METROS (“METRES”) ou PÉS (“FEET”) A DESCER PARA NÍVEL DE VOO (“DESCENDING TO FLIGHT LEVEL”) ( <i>número</i> ) ou ( <i>número</i> ) METROS (“METRES”) ou PÉS (“FEET”) A SUBIR PARA NÍVEL DE VOO (“CLIMBING TO FLIGHT LEVEL”) ( <i>número</i> ) ou ( <i>número</i> ) METROS (“METRES”) ou PÉS (“FEET”)
	5	Próxima posição e hora estimada de sobrevo	( <i>posição</i> ) ( <i>hora</i> )
	6	Ponto significativo seguinte	PRÓXIMA (“NEXT”) ( <i>posição</i> )

Secção 2	7	Hora estimada de chegada	(aeródromo) (hora)
	8	Autonomia (Endurance)	AUTONOMIA ("ENDURANCE") (horas e minutos)
Secção 3	9	Fenómeno encontrado ou observado que exige a elaboração de um reporte aéreo especial:	
		— Turbulência moderada	TURBULÊNCIA MODERADA ("TURBULENCE MODERATE")
		— Turbulência severa	TURBULÊNCIA SEVERA ("TURBULENCE SEVERE")
		— Formação moderada de gelo	FORMAÇÃO MODERADA DE GELO ("ICING MODERATE")
		— Formação severa de gelo	FORMAÇÃO SEVERA DE GELO ("ICING SEVERE")
		— Onda de montanha pronunciada	ONDA DE MONTANHA PRONUNCIADA ("MOUNTAIN WAVE SEVERE")
		— Trovoadas sem granizo	TROVOADAS ("THUNDERSTORMS")
		— Trovoadas com granizo	TROVOADAS COM GRANIZO ("THUNDERSTORMS WITH HAIL")
		— Tempestade forte de poeira ou de areia	TEMPESTADE DE POEIRA FORTE ("DUSTSTORM HEAVY") ou TEMPESTADE DE AREIA FORTE ("SANDSTORM HEAVY")
		— Nuvem de cinzas vulcânicas	NUVEM DE CINZAS VULCÂNICAS ("VOLCANIC ASH CLOUD")
		— Atividade vulcânica pré-eruptiva ou erupção vulcânica	ATIVIDADE VULCÂNICA PRÉ-ERUPTIVA ("PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY") ou ERUPÇÃO VULCÂNICA ("VOLCANIC ERUPTION")
		Ação de travagem na pista	
		— Boa	BOA
		— Boa a média	BOA A MÉDIA
		— Média	MÉDIA
— Média a insuficiente	MÉDIA A INSUFICIENTE		
— Insuficiente	INSUFICIENTE		
— Inferior a insuficiente	INFERIOR A INSUFICIENTE		

## 1. CONTEÚDO DOS REPORTES AÉREOS

### 1.1. Reportes de posição e reportes aéreos especiais

1.1.1. A secção 1 do modelo estabelecido na parte A é obrigatória para os reportes de posição e os reportes aéreos especiais, embora possam ser omitidos os elementos 5 e 6. A secção 2 só deve ser aditada, na totalidade ou em parte, a pedido do operador ou do seu representante designado, ou quando considerado necessário pelo piloto-comandante. Nos reportes aéreos especiais, deve ser incluída a secção 3.

1.1.2. As condições que obrigam à transmissão de um reporte aéreo especial devem ser selecionadas de entre as que constam da lista apresentada na secção SERA.12005, alínea a).

- 1.1.3. No caso dos reportes aéreos especiais que contenham informações sobre atividade vulcânica, deve ser elaborado um reporte pós-voos utilizando o formulário de apresentação de reportes relativos a atividade vulcânica (modelo VAR) estabelecido na parte B. Todos os elementos observados devem ser comunicados e indicados, respetivamente, nos locais adequados do formulário (modelo) VAR.
- 1.1.4. Os reportes aéreos especiais devem ser emitidos logo que possível após ter sido observado um fenómeno que exija a elaboração de um reporte especial.
2. INSTRUÇÕES DETALHADAS PARA APRESENTAÇÃO DE REPORTES
- 2.1. Os elementos do reporte aéreo especial devem ser comunicados pela ordem prevista no modelo de formulário AIREP ESPECIAL.
  - DESIGNADOR DO TIPO DE MENSAGEM. Comunicar “ESPECIAL” (“SPECIAL”) no caso de um reporte aéreo especial.

### Secção 1

**Elemento 1** — IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE (“AIRCRAFT IDENTIFICATION”). Comunicar o indicativo de chamada radiotelefónica da aeronave, conforme prescrito na secção SERA.14050.

**Elemento 2** — POSIÇÃO (“POSITION”). Comunicar a posição em latitude (dois algarismos para os graus ou quatro algarismos para os graus e minutos, seguidos de “Norte” (“North”) ou “Sul” (“South”) e longitude (três algarismos para os graus ou cinco algarismos para os graus e minutos, seguidos de “Este” (“East”) ou “Oeste” (“West”), ou sob a forma de um ponto significativo identificado por um designador codificado (dois a cinco caracteres), ou ainda sob a forma de um ponto significativo seguido de um azimute magnético (três algarismos) e da distância em milhas náuticas a partir desse ponto. Fazer preceder o ponto significativo de “AO TRAVÉS” (“ABEAM”), quando aplicável.

**Elemento 3** — HORA (“TIME”). Comunicar a hora, em horas e minutos UTC (quatro algarismos), salvo se os acordos regionais de navegação aérea prescreverem que a hora deve ser comunicada em minutos após a hora (dois algarismos). A hora reportada deve ser a hora real em que a aeronave se encontra na posição e não a hora em que o reporte é originado ou transmitido. Na apresentação de reportes aéreos especiais a hora deve ser sempre comunicada em horas e minutos UTC.

**Elemento 4** — NÍVEL DE VOO OU ALTITUDE (FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE). Comunicar o nível de voo através de três algarismos quando utilizado o acerto altimétrico referido à pressão padrão. Comunicar a altitude em metros seguida de “METROS” (“METRES”), ou em pés seguida de “PÉS” (“FEET”), se o acerto altimétrico estiver ajustado ao QNH. Comunicar “A SUBIR” (“CLIMBING”) (seguido do nível de voo) quando em subida ou “A DESCER” (“DESCENDING”) (seguido do nível de voo) quando se desça para um novo nível depois de passar o ponto significativo.

**Elemento 5** — PRÓXIMA POSIÇÃO E HORA ESTIMADA DE SOBREVOO (“NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER”). Reportar o ponto de reporte seguinte e a hora estimada de sobrevoo desse ponto de reporte ou a posição estimada que se prevê atingir uma hora mais tarde, de acordo com os procedimentos em vigor para apresentação de reportes de posição. Utilizar as convenções de dados especificadas no elemento 2 para a posição. Reportar a hora estimada de sobrevoo dessa posição. Reportar a hora, em horas e minutos UTC (quatro algarismos), salvo se os acordos regionais de navegação aérea prescreverem que a hora deve ser indicada em minutos após a hora (dois algarismos).

**Elemento 6** — PONTO SIGNIFICATIVO SEGUINTE (“ENSUING SIGNIFICANT POINT”). Comunicar o ponto significativo seguinte depois do elemento “próxima posição e hora estimada de sobrevoo”.

### Secção 2

**Elemento 7** — HORA ESTIMADA DE CHEGADA (“ESTIMATED TIME OF ARRIVAL”). Reportar o nome do aeródromo da primeira aterragem prevista, seguido da hora estimada de chegada a esse aeródromo, expressa em horas e minutos UTC (quatro algarismos).

**Elemento 8** — AUTONOMIA (“ENDURANCE”). Reportar a “AUTONOMIA” (“ENDURANCE”) seguida da autonomia de combustível expressa em horas e minutos (quatro algarismos).

### Secção 3

**Elemento 9** — FENÓMENO QUE EXIGE UM REPORTE AÉREO ESPECIAL (“PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT”). Reportar um dos seguintes fenómenos encontrados ou observados:

- turbulência moderada como “TURBULÊNCIA MODERADA” (“TURBULENCE MODERATE”);  
turbulência severa como “TURBULÊNCIA SEVERA” (“TURBULENCE SEVERE”).

Aplicam-se as seguintes especificações:

- Moderada — Condições nas quais podem ocorrer mudanças ligeiras na atitude e/ou altitude da aeronave, mas em que o aparelho permanece sempre sob controlo positivo. Geralmente, pequenas variações na velocidade-ar. Variações nas leituras do acelerómetro de 0,5 g a 1,0 g no centro de gravidade da aeronave. Dificuldade em caminhar. Os ocupantes sentem a pressão dos cintos de segurança. Os objetos soltos deslocam-se.
  - Severa — Condições nas quais podem ocorrer mudanças bruscas na atitude e/ou altitude da aeronave. Pode verificar-se a perda de controlo da aeronave durante curtos períodos. Geralmente, grandes variações na velocidade-ar. Variações nas leituras do acelerómetro superiores a 1,0 g no centro de gravidade da aeronave. Os ocupantes sentem intensamente a pressão dos cintos de segurança. Os objetos soltos são projetados.
- Formação moderada de gelo como “ICING MODERATE”

Formação severa de gelo como “ICING SEVERE”

Aplicam-se as seguintes especificações:

- Moderada — Condições nas quais pode ser considerada desejável uma alteração de rumo e/ou de altitude.
  - Severa — Condições nas quais se considera essencial uma alteração imediata de rumo e/ou de altitude.
- Onda de montanha pronunciada como “ONDA DE MONTANHA PRONUNCIADA” (“MOUNTAIN WAVE SEVERE”)

Aplicam-se as seguintes especificações:

- Pronunciada — Condições nas quais a corrente descendente conexa é de 3,0 m/s (600 pés/min) ou mais e/ou a aeronave encontra turbulência severa.
- Trovoada sem granizo como “THUNDERSTORM”

Trovoada com granizo como “THUNDERSTORM WITH HAIL”

Aplicam-se as seguintes especificações:

Assinalar apenas as trovoadas com as seguintes características:

- obscurecidas por neblina; ou
  - embutidas em massas nebulosas; ou
  - com grande dispersão; ou
  - formando uma linha de borrasca.
- Tempestade forte de poeira ou de areia como “TEMPESTADE DE POEIRA FORTE” (“DUSTSTORM HEAVY”) ou “TEMPESTADE DE AREIA FORTE” (“SANDSTORM HEAVY”);
  - Nuvem de cinzas vulcânicas como “NUVEM DE CINZAS VULCÂNICAS” (“VOLCANIC ASH CLOUD”);
  - Atividade vulcânica pré-eruptiva ou erupção vulcânica como “ATIVIDADE VULCÂNICA PRÉ-ERUPTIVA” (“PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY”) ou “ERUPÇÃO VULCÂNICA” (“VOLCANIC ERUPTION”);

Aplicam-se as seguintes especificações:

Neste contexto, por “atividade vulcânica pré-eruptiva” entende-se uma atividade vulcânica inabitual e/ou crescente, que pode pressagiar uma erupção vulcânica.

- Boa ação de travagem como “BRAKING ACTION GOOD”
- Boa a média ação de travagem como “BRAKING ACTION GOOD TO MEDIUM”
- Ação de travagem média como “BRAKING ACTION MEDIUM”

- Ação de travagem média a insuficiente como “BRAKING ACTION MEDIUM TO POOR”
- Ação de travagem insuficiente como “BRAKING ACTION POOR”
- Ação de travagem inferior a insuficiente como “BRAKING ACTION LESS THAN POOR”

Aplicam-se as seguintes especificações:

Boa — A desaceleração de travagem é normal para o esforço de travagem das rodas aplicado e o controlo direcional é normal.

Boa a média — A desaceleração de travagem ou o controlo direcional estão entre o bom e o médio.

Média — A desaceleração de travagem é significativamente reduzida para o esforço de travagem das rodas aplicado, ou o controlo direcional é significativamente reduzido.

Média a insuficiente — A desaceleração de travagem ou o controlo direcional situam-se entre o médio e o insuficiente.

Insuficiente — A desaceleração de travagem é significativamente reduzida para o esforço de travagem das rodas aplicado ou o controlo direcional é significativamente reduzido.

Inferior a insuficiente — A desaceleração de travagem é mínima a inexistente para o esforço de travagem das rodas aplicado ou o controlo direcional é incerto.

- 2.2. As informações registadas no formulário de apresentação de reportes relativos a atividade vulcânica (modelo VAR) não são para transmitir por RTF mas, após a chegada a um aeródromo, o operador da aeronave ou a tripulação de voo deve entregá-las sem demora ao centro meteorológico do aeródromo. Caso não seja fácil o acesso ao centro, o formulário devidamente preenchido deve ser entregue segundo localmente acordado entre os prestadores de serviços MET e ATS e o operador da aeronave.

### 3. ENCAMINHAMENTO DE INFORMAÇÕES METEOROLÓGICAS RECEBIDAS POR COMUNICAÇÕES DE VOZ

Ao receberem reportes aéreos especiais, os órgãos ATS devem encaminhá-los sem demora para o centro de observação meteorológica aeronáutica (MWO) associado. A fim de garantir a integração dos reportes aéreos nos sistemas automáticos no solo, os elementos destes reportes devem ser transmitidos em conformidade com as convenções em matéria de dados especificadas abaixo e de acordo com a ordem estabelecida.

- DESTINATÁRIO. Registrar a estação que está a ser contactada e, se for caso disso, a retransmissão requerida.
- DESIGNADOR DO TIPO DE MENSAGEM. Comunicar “ARS” para um reporte aéreo especial.
- IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE. Comunicar a identificação da aeronave utilizando a convenção em matéria de dados especificada no elemento 7 do plano de voo, sem deixar um espaço entre o designador do operador e a matrícula da aeronave ou a identificação do voo, caso seja utilizada.

#### Secção 1

**Elemento 0** — POSIÇÃO (“POSITION”). Registrar a posição em latitude (dois algarismos para os graus ou quatro algarismos para os graus e minutos, seguidos, sem deixar espaço, de N ou S) e longitude (três algarismos para os graus ou cinco algarismos para os graus e minutos, seguidos, sem deixar espaço, de E ou W), ou sob a forma de um ponto significativo identificado por um designador codificado (dois a cinco caracteres), ou ainda sob a forma de um ponto significativo seguido de um azimute magnético (três algarismos) e da distância em milhas náuticas (três algarismos) a partir deste ponto. Fazer preceder o ponto significativo de “AO TRAVÉS” (“ABEAM”), quando aplicável.

**Elemento 1** — HORA (“TIME”). Registrar a hora em horas e minutos UTC (quatro algarismos).

**Elemento 2** — NÍVEL DE VOO OU ALTITUDE (“FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE”). Registrar a letra “F” seguida de três algarismos (por exemplo: “F310”) quando é reportado um nível de voo. Registrar a altitude em metros, seguida de “M”, ou em pés, seguida de “FT”, quando é reportada uma altitude. Registrar “ASC” (nível) quando a aeronave estiver a subir, ou “DES” (nível) quando estiver a descer.

### Secção 3

**Elemento 9** — FENÓMENO QUE EXIGE UM REPORTE AÉREO ESPECIAL (“PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT”). Registrar o fenómeno objeto de reporte do seguinte modo:

- turbulência moderada como “TURB MOD”;
- turbulência severa como “TURB SEV”;
- formação moderada de gelo como “ICE MOD”;
- formação severa de gelo como “ICE SEV”;
- onda de montanha pronunciada como “MTW SEV”;
- trovoadas sem granizo como “TS”;
- trovoadas com granizo como “TSGR”;
- tempestade forte de areia como “HVY SS”;
- tempestade forte de poeira como “HVY DS”;
- nuvem de cinzas vulcânicas como “VA CLD”;
- atividade vulcânica pré-eruptiva ou erupção vulcânica como “VA”;
- granizo como “GR”;
- cumulonimbus como “CB”.

HORA DE TRANSMISSÃO (“TIME TRANSMITTED”). Registrar apenas quando for transmitida a secção 3.

#### 4. DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS RELATIVAS AO REPORTE DE CISALHAMENTO DE VENTO E CINZAS VULCÂNICAS

##### 4.1. Reporte de cisalhamento de vento

4.1.1. Quando se reportam observações da aeronave de cisalhamento de vento verificado durante as fases do voo de subida inicial e de aproximação, deve mencionar-se o tipo de aeronave.

4.1.2. Se, nas fases de subida inicial ou de aproximação, tiverem sido comunicadas ou previstas condições de cisalhamento de vento que se não venham a verificar na realidade, o piloto-comandante deve, logo que possível, notificar o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, salvo se tiver conhecimento de que esse órgão já foi avisado por outra aeronave.

##### 4.2. Reporte pós-voo de atividade vulcânica

4.2.1. Após a chegada de um voo a um aeródromo, o operador da aeronave ou um tripulante devem entregar sem demora ao centro meteorológico do aeródromo o reporte completo da atividade vulcânica ou, caso o centro não seja facilmente acessível para a tripulação de voo, o formulário devidamente preenchido deve ser tratado segundo localmente acordado entre os prestadores de serviços MET e ATS e o operador da aeronave.

4.2.2. O reporte completo da atividade vulcânica recebido por um centro meteorológico de um aeródromo deve ser transmitido sem demora ao centro de observação meteorológica responsável pelo fornecimento do serviço meteorológico à região de informação de voo em que a atividade vulcânica foi observada.»;

22) O apêndice 6 passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice 6

**PREENCHIMENTO DO PLANO DE VOO**

**1. Modelo de formulário de plano de voo da OACI**

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité FF		ADDRESSEE(S) Destinataire(s)	
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef		8 FLIGHT RULES Règles de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ		TIME Heure	
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers	2ND ALTN AERODROME 2 <sup>e</sup> aérodrome de dégagement		
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie E / HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P /	EMERGENCY RADIO Radio de secours R / UHF VHF ELT	SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie
S / P DINGHIES/Canots	D M J POLAR Désert Maritime Jungle	J L F U V JACKETS/Gilets de sauvetage LAMPES FLUORES UHF VHF	NUMBER CAPACITY COVER COLOUR D / C /
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef			
REMARKS Remarques			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
FILED BY / Déposé par		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

**2. Instruções para o preenchimento do formulário de plano de voo**

**2.1. Generalidades**

Respeitar escrupulosamente os formatos e o modo de especificação dos dados prescritos.

Começar por inserir dados no primeiro espaço fornecido. Se existir espaço excedentário, deixar em branco os espaços não utilizados.

Introduzir todas as horas em quatro algarismos UTC.

Introduzir todos os tempos estimados em quatro algarismos (horas e minutos).

A área sombreada que precede o item 3 deve ser preenchida pelos serviços ATS e COM, a menos que a responsabilidade pela emissão de mensagens do plano de voo de origem tenha sido delegada.

## 2.2. Instruções para a inserção de dados ATS

Preencher os elementos 7 a 18 e, quando solicitado pela autoridade competente ou considerado necessário, o elemento 19, conforme indicado *infra*.

Elemento 7: IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE  
(sete caracteres no máximo)

INSERIR uma das seguintes identificações da aeronave, não superior a sete caracteres alfanuméricos e sem hífenes nem símbolos:

- a) O designador OACI para o operador da aeronave, seguido da identificação do voo (por exemplo, KLM511, NGA213, JTR25) quando nas comunicações radiotelefónicas o indicativo de chamada a utilizar pela aeronave consista no designador telefónico da OACI para o operador seguido da identificação do voo (por exemplo, KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); ou
- b) A nacionalidade ou a marca comum e o número de matrícula da aeronave (por exemplo, EIAKO, 4XBCD, N2567GA), quando:
  - 1) Nas comunicações radiotelefónicas o indicativo de chamada a utilizar pela aeronave consista unicamente nesta identificação (por exemplo, CGAJS) ou seja precedido do designador telefónico da OACI para o operador da aeronave (por exemplo, BLIZZARD CGAJS),
  - 2) A aeronave não esteja equipada com rádio.

Elemento 8: REGRAS DE VOO E TIPO DE VOO (UM OU DOIS CARACTERES)

Regras de voo

INSERIR uma das seguintes letras para indicar a categoria de regras de voo que o piloto tenciona cumprir:

- I** – se estiver previsto que todo o voo seja operado segundo as IFR; ou
- V** – se estiver previsto que todo o voo seja operado segundo as VFR; ou
- Y** – se o voo for inicialmente operado segundo as IFR, seguido de uma ou mais alterações subsequentes das regras de voo; ou
- Z** – se o voo for inicialmente operado segundo as VFR, seguido de uma ou mais alterações subsequentes das regras de voo.

Especificar no elemento 15 em que ponto(s) está prevista uma alteração das regras de voo.

Tipo de voo

INSERIR uma das seguintes letras para indicar o tipo de voo, quando solicitado pela autoridade competente:

- S** – se for um serviço aéreo regular;
- N** – se for uma operação de transporte aéreo não regular;
- G** – se for aviação geral;
- M** – se for militar;
- X** – se não for nenhuma das categorias definidas anteriormente.

Especificar o estado de um voo após a notação STS no elemento 18 ou, se necessário para indicar outros motivos para um tratamento específico pelo ATS, indicar o motivo após a notação RMK no elemento 18.

Elemento 9: NÚMERO E TIPO DE AERONAVE E  
CATEGORIA DO RASTO DE TURBULÊNCIA

Número de aeronaves (“Number”) (um ou dois caracteres)

INSERIR o número de aeronaves, se houver mais do que uma.

Tipo de aeronave (“Type of aircraft”) (dois a quatro caracteres)

INSERIR o designador adequado, conforme especificado no Doc. 8643, Descritores do tipo de aeronave,

OU, se não tiver sido atribuído tal descritor ou no caso de voos em formação que incluam mais de um tipo, INSERIR ZZZZ e ESPECIFICAR no elemento 18 o(s) (números e) tipo(s) de aeronave(s) precedido(s) de TYP/.

Categoria do rasto de turbulência (“Wake turbulence cat.”) (um carácter)

INSERIR um traço oblíquo seguido de uma das seguintes letras para indicar a categoria do rasto de turbulência da aeronave:

- J** – “SUPER”, para indicar um tipo de aeronave especificado como tal no Doc. 8643 da OACI, Descritores do tipo de aeronave, última edição;
- H** – “HEAVY”, para indicar um tipo de aeronave com uma massa máxima certificada à decolagem igual ou superior a 136 000 kg, com exceção dos tipos de aeronaves enumerados na categoria SUPER (J) no Doc. 8643 da OACI;
- M** – “MEDIUM”, para indicar um tipo de aeronave com uma massa máxima certificada à decolagem inferior a 136 000 kg mas superior a 7 000 kg;
- L** – “LIGHT”, para indicar um tipo de aeronave com uma massa máxima certificada à decolagem igual ou inferior a 7 000 kg.

Elemento 10: EQUIPAMENTO E CAPACIDADES

As capacidades incluem os seguintes elementos:

- a) Presença de equipamento operacional relevante a bordo da aeronave;
- b) Equipamento e capacidades proporcionais às qualificações da tripulação de voo; e
- c) Se for caso disso, autorização da autoridade competente.

Equipamento e capacidades de radiocomunicações, navegação e ajuda de aproximação

INSERIR uma letra de acordo com o seguinte:

- N** – se não for transportado nenhum equipamento de COM/NAV/ajuda de aproximação para a rota a efetuar, ou se o equipamento estiver fora de serviço; ou
- S** – se for transportado equipamento de COM/NAV/ajuda de aproximação para a rota a efetuar e o mesmo estiver operacional; e/ou

INSERIR uma ou mais das seguintes letras para indicar o equipamento e as capacidades de COM/NAV/ajuda de aproximação operacionais disponíveis:

<b>A</b>	Sistema de aterragem GBAS	<b>J7</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
<b>B</b>	LPV (APV com SBAS)	<b>K</b>	MLS
<b>C</b>	Loran C	<b>L</b>	ILS
<b>D</b>	DME	<b>M1</b>	ATC SATVOICE (INMARSAT)
<b>E1</b>	FMC WPR ACARS	<b>M2</b>	ATC SATVOICE (MTSAT)
<b>E2</b>	D-FIS ACARS	<b>M3</b>	ATC SATVOICE (Iridium)
<b>E3</b>	PDC ACARS	<b>O</b>	VOR
<b>F</b>	ADF		
<b>G</b>	GNSS. Se estiver prevista a realização de uma parte do voo segundo as IFR, refere-se a recetores GNSS conformes com o anexo 10, volume I, da OACI.	<b>P1</b>	CPDLC RCP 400
		<b>P2</b>	CPDLC RCP240
		<b>P3</b>	SATVOICE RCP 400
<b>H</b>	HF RTF	<b>P4-P9</b>	Reservado para RCP
<b>I</b>	Navegação por inércia	<b>R</b>	PBN aprovada
<b>J1</b>	CPDLC ATN VDL Modo 2	<b>T</b>	TACAN
<b>J2</b>	CPDLC FANS 1/A HFDL	<b>U</b>	UHF RTF
<b>J3</b>	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	<b>V</b>	VHF RTF
<b>J4</b>	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	<b>W</b>	RVSM aprovada
<b>J5</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	<b>X</b>	MNPS aprovadas
<b>J6</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	<b>Y</b>	VHF com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz
		<b>Z</b>	Outro equipamento transportado ou outras capacidades

São reservados os caracteres alfanuméricos não indicados anteriormente.

Equipamento e capacidades de vigilância ("Equipment")
---

INSERIR **N** se não for transportado nenhum equipamento de vigilância para a rota a efetuar ou se o equipamento estiver fora de serviço;

OU

INSERIR um ou mais dos seguintes descritores, com um máximo de 20 caracteres, para descrever o equipamento e/ou as capacidades de vigilância operacionais a bordo:

*Modos A e C do SSR*

- A** – Transponder — Modo A (quatro dígitos — 4 096 códigos)
- C** – Transponder — Modo A (quatro dígitos — 4 096 códigos) e Modo C

*Modo S do SSR*

- E** – Transponder — Modo S, incluindo a capacidade de identificação da aeronave, de altitude de pressão e de emissão não solicitada alargada (ADS-B)
- H** – Transponder — Modo S, incluindo a capacidade de identificação da aeronave, de altitude de pressão e de vigilância reforçada
- I** – Transponder — Modo S, incluindo a capacidade de identificação da aeronave, mas sem capacidade de altitude de pressão
- L** – Transponder — Modo S, incluindo a capacidade de identificação da aeronave, de altitude de pressão, de emissão não solicitada alargada (ADS-B) e de vigilância reforçada

- P** – Transponder — Modo S, incluindo a capacidade de altitude de pressão, mas sem capacidade de identificação da aeronave
- S** – Transponder — Modo S, incluindo a capacidade de altitude de pressão e de identificação da aeronave
- X** – Transponder — Modo S sem capacidade de identificação da aeronave nem de altitude de pressão

## ADS-B

- B1** – ADS-B com capacidade ADS-B “out” específica de 1 090 MHz
- B2** – ADS-B com capacidade ADS-B “out” e “in” específica de 1 090 MHz
- U1** – Capacidade ADS-B “out” utilizando UAT
- U2** – Capacidade ADS-B “out” e “in” utilizando UAT
- V1** – Capacidade ADS-B “out” utilizando VDL em Modo 4
- V2** – Capacidade ADS-B “out” e “in” utilizando VDL em Modo 4

## ADS-C

- D1** – ADS-C com capacidades FANS 1/A
- G1** – ADS-C com capacidades ATN

São reservados os caracteres alfanuméricos não indicados anteriormente.

Elemento 13: AERÓDROMO DE DESTINO E TEMPO (OITO CARACTERES)

**INSERIR** o indicador de localização de quatro letras da OACI do aeródromo de partida (“Departure Aerodrome”), conforme especificado no Doc. 7910, *Indicadores de localização*;

**OU** , se não tiver sido atribuído um indicador de localização,

**INSERIR** ZZZZ e **ESPECIFICAR**, no elemento 18:

— o nome e a localização do aeródromo precedido de “DEP/”, ou

— o primeiro ponto da rota ou o marcador de radiobaliza precedido de «DEP/...», se a aeronave não tiver saído de um aeródromo,

**OU** se o plano de voo for recebido de uma aeronave em voo,

**INSERIR** “AFIL” e **ESPECIFICAR**, no elemento 18, o indicador de localização de quatro letras da OACI da localização do órgão ATS a partir do qual podem ser obtidos dados suplementares sobre o plano de voo, precedido de “DEP/”.

**EM SEGUIDA**, **SEM ESPAÇO**,

**INSERIR** para um plano de voo submetido antes da partida, a hora estimada de remoção dos calços (EOBT);

**OU** para um plano de voo recebido de uma aeronave em voo, a hora real ou estimada de sobrevoos do primeiro ponto da rota a que o plano de voo se aplica.

Elemento 15: ROTA

**INSERIR** a *primeira velocidade de cruzeiro* referida na alínea a) e o *primeiro nível de cruzeiro* referido na alínea b), sem espaço entre si.

**EM SEGUIDA** , após a seta, **INSERIR** a descrição da rota de acordo com a alínea c).

a) *Velocidade de cruzeiro* (“Cruising speed”) (máximo cinco caracteres)

**INSERIR** a *Velocidade-ar verdadeira* para toda ou a primeira parte de cruzeiro do voo, em termos de:

*Quilómetros por hora*, expressos como K, seguidos de quatro algarismos (por exemplo, K0830), ou

*Nós*, expressos como N, seguidos de quatro algarismos (por exemplo, N0485), ou

Número de Mach verdadeiro, quando tal for prescrito pela autoridade competente, arredondado ao centésimo de unidade Mach mais próximo, expresso como M, seguido de três algarismos (por exemplo, M082).

b) *Nível de cruzeiro ("Level") (máximo cinco caracteres)*

INSERIR o nível de cruzeiro planeado para toda ou a primeira parte da rota a efetuar, em termos de:

*Nível de voo*, expresso como F, seguido de três algarismos (por exemplo, F085; F330), ou

*Nível métrico padrão em dezenas de metros*, quando tal for prescrito pela autoridade competente, expresso como S, seguido de quatro algarismos (por exemplo, S1130), ou

Altitude em centenas de pés, expressa como A, seguida de três algarismos (por exemplo, A045; A100), ou

*altitude em dezenas de metros*, expressa como M, seguida de quatro algarismos (por exemplo, M0840), ou *para os voos VFR não controlados, as letras VFR*.

c) *Rota ("Route") (incluindo alterações do nível de velocidade e/ou das regras de voo)*

*Voos ao longo de rotas ATS designadas*

INSERIR ,se o aeródromo de partida estiver localizado na rota ATS ou ligado à mesma, o designador da primeira rota ATS,

OU ,se o aeródromo de partida não estiver localizado na rota ATS nem ligado à mesma, as letras DCT seguidas do ponto de reunião com a primeira rota ATS, seguido do designador da rota ATS.

EM SEGUIDA,

INSERIR cada ponto em que se preveja o início de uma mudança de velocidade e/ou de nível, ou uma mudança de rota ATS, e/ou uma alteração das regras de voo,

SEGUIDO, CONSOANTE O CASO,

do designador do segmento de rota ATS seguinte, ainda que seja o mesmo que o anterior,

OU ,de "DCT", se o voo para o ponto seguinte estiver fora de uma rota designada, a menos que ambos os pontos sejam definidos por coordenadas geográficas.

*Voos fora das rotas ATS designadas*

INSERIR pontos normalmente não superiores a 30 minutos de tempo de voo ou separados por 370 km (200 NM), incluindo cada ponto em que esteja prevista uma mudança de velocidade ou de nível, uma mudança de rota ou uma alteração das regras de voo,

OU, quando exigido pela(s) autoridade(s) competente(s),

DEFINIR a rota dos voos que operam predominantemente no sentido este-oeste entre 70° N e 70° S por referência a pontos significativos formados pelas intersecções de metade ou de todos os graus de latitude, com meridianos espaçados a intervalos de 10 graus de longitude. Para os voos operados em zonas fora dessas latitudes, as rotas são definidas por pontos significativos formados pela intersecção de paralelos de latitude com meridianos normalmente espaçados a 20 graus de longitude. A distância entre pontos significativos não deve, na medida do possível, exceder uma hora de voo. Se necessário, devem ser estabelecidos pontos significativos adicionais.

Para os voos que operam predominantemente no sentido norte-sul, definir as rotas por referência a pontos significativos formados pela intersecção de todos os graus de longitude com paralelos de latitude especificados, espaçados a cinco graus.

INSERIR "DCT" entre pontos sucessivos, a menos que ambos os pontos sejam definidos por coordenadas geográficas ou por azimute e distância.

UTILIZAR APENAS as convenções constantes dos pontos 1) a 5) a seguir e SEPARAR cada subelemento por um espaço.

## (1) Rota ATS (dois a sete caracteres)

O *designador codificado* atribuído à rota ou segmento de rota, incluindo, se for caso disso, o designador codificado atribuído à rota padrão de partida ou chegada (por exemplo, BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

## (2) Ponto significativo (dois a 11 caracteres)

O *designador codificado* (dois a cinco caracteres) atribuído ao ponto (por exemplo, LN, MAY, HADDY),

ou, se não tiver sido atribuído um designador codificado, uma das seguintes formas:

## — Apenas graus (sete caracteres):

dois algarismos a descrever a latitude em graus, seguidos de “N” (norte) ou “S” (sul), seguidos de três algarismos a descrever a longitude em graus, seguidos de “E” (este) ou “W” (oeste). Completar o número correto de algarismos, se necessário, através da inserção de zeros, por exemplo, 46N078W.

## — Graus e minutos (11 caracteres):

quatro algarismos a descrever a latitude em graus e dezenas e unidades de minutos, seguidos de “N” (norte) ou “S” (sul), seguidos de cinco algarismos a descrever a longitude em graus e dezenas e unidades de minutos, seguidos de “E” (este) ou “W” (oeste). Completar o número correto de algarismos, se necessário, através da inserção de zeros, por exemplo, 4620N07805W.

## — Azimute e distância em relação a um ponto de referência:

a identificação do ponto de referência, seguida do azimute a partir do ponto sob a forma de três algarismos expresso em graus magnéticos, seguido da distância a partir do ponto sob a forma de três algarismos expressa em milhas náuticas. Em latitudes altas em que a autoridade competente determine que a referência a graus magnéticos é impraticável, podem ser utilizados graus verdadeiros. Completar o número correto de algarismos, se necessário, inserindo zeros — por exemplo, um ponto magnético de 180° a uma distância de 40 NM do VOR “DUB” deve ser expresso como DUB180040.

## (3) Mudança de velocidade ou de nível (máximo 21 caracteres)

O ponto em que se prevê o início de uma mudança de velocidade (TAS de 5 % ou Mach igual ou superior a 0,01 Mach) ou de uma mudança de nível, expressa exatamente conforme referido no n.º 2 *supra*, seguido de um traço oblíquo e tanto da velocidade de cruzeiro como do nível de cruzeiro, expressos exatamente nos termos das alíneas a) e b) anteriores, sem espaço entre si, mesmo que apenas uma destas quantidades seja alterada.

Exemplos: LN/N0284A045

MAY/N0305F180

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

## (4) Mudança de regras de voo (máximo três caracteres)

O ponto em que está planeada a alteração das regras de voo, expresso exatamente nos termos dos pontos 2) ou 3) anteriores, consoante o caso, seguido de um espaço e de um dos seguintes elementos:

VFR, se passar de IFR para VFR

IFR, se passar de VFR para IFR

Exemplos: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Subida em cruzeiro (máximo 28 caracteres)

A letra C, seguida de um traço oblíquo; EM SEGUIDA, o ponto em que está planeado o início da subida de cruzeiro, expresso exatamente conforme referido no ponto 2) anteriores, seguido de um traço oblíquo; EM SEGUIDA, a velocidade a manter durante a subida de cruzeiro, expressa exatamente conforme referido na alínea a), seguida dos dois níveis que definem a camada a ocupar durante a subida de cruzeiro, cada nível expresso exatamente conforme referido na alínea b), ou o nível acima do qual está planeada a subida de cruzeiro, seguido das letras PLUS, sem espaço entre si.

Exemplos: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Elemento 16: AERÓDROMO DE DESTINO E TEMPO DECORRIDO TOTAL ESTIMADO, AERÓDROMO(S) ALTERNATIVO(S) DE DESTINO

Aeródromo de destino (“Destination aerodrome”) e tempo total decorrido (oito caracteres)

**INSERIR** o indicador de localização de quatro letras da OACI do aeródromo de destino, conforme especificado no Doc. 7910, *Indicadores de localização*,

**OU**, se não tiver sido atribuído um indicador de localização,

**INSERIR** ZZZZ e **ESPECIFICAR**, no elemento 18, o nome e a localização do aeródromo, precedidos de “DEST/”.

**EM SEGUIDA**, **SEM ESPAÇO**,

**INSERIR** o tempo decorrido total estimado.

Aeródromo alternativo de destino

**INSERIR** o(s) indicador(es) de localização de quatro letras da OACI de não mais do que dois aeródromos alternativos de destino, conforme especificado no Doc. 7910, *Indicadores de localização*, separados por um espaço,

**OU**, se não tiver sido atribuído um indicador de localização ao(s) aeródromo(s) alternativo(s) de destino,

**INSERIR** ZZZZ e **ESPECIFICAR**, no item 18, o nome e a localização do(s) aeródromo(s) alternativo(s) de destino, precedido de “ALTN/”.

Elemento 18: OUTRAS INFORMAÇÕES

Os hífenes ou traços oblíquos só devem ser utilizados conforme prescrito a seguir.

**INSERIR** 0 (zero) se não houver outras informações (“Other information”),

**OU**, quaisquer outras informações necessárias na sequência a seguir apresentada, sob a forma do indicador adequado selecionado de entre os definidos a seguir, seguido de um traço oblíquo e das informações a registrar:

**STS/** Razão para um tratamento especial por parte do ATS, por exemplo, uma missão de busca e salvamento, como se segue:

**ALTRV:** para um voo operado de acordo com uma altitude reservada;

**ATFMX:** para um voo aprovado para isenção das medidas ATFM pela autoridade competente;

**FFR:** combate a incêndios;

**FLTCK:** verificação de voo para calibração de ajudas à navegação;

**HAZMAT:** para um voo que transporte matérias perigosas;

**HEAD:** voo com estatuto de Chefe de Estado;

**HOSP:** para um voo médico declarado pelas autoridades médicas;

- HUM:** para um voo que efetue uma missão humanitária;
- MARSA:** para um voo relativamente ao qual uma entidade militar assume a responsabilidade pela separação das aeronaves militares;
- MEDEVAC:** para uma evacuação de emergência médica de importância crítica;
- NONRVSM:** para um voo sem capacidade RVSM que pretenda operar no espaço aéreo RVSM;
- SAR:** para um voo afeto a uma missão de busca e salvamento; e
- STATE:** para um voo afeto a serviços militares, aduaneiros ou policiais.

Outras razões para um tratamento especial por um ATS devem ser indicadas sob o designador «RMK/».

**PBN/** Indicação das capacidades RNAV e/ou RNP. Incluir o máximo de descritores indicados a seguir, conforme aplicável ao voo, até um máximo de oito entradas, ou seja, um total não superior a 16 caracteres.

#### ESPECIFICAÇÕES RNAV

<b>A1</b>	RNAV 10 (RNP 10)	<b>C1</b>	RNAV 2 todos os sensores permitidos
		<b>C2</b>	RNAV 2 GNSS
<b>B1</b>	RNAV 5 todos os sensores permitidos	<b>C3</b>	RNAV 2 DME/DME
<b>B2</b>	RNAV 5 GNSS	<b>C4</b>	RNAV 2 DME/DME/IRU
<b>B3</b>	RNAV 5 DME/DME		
<b>B4</b>	RNAV 5 VOR/DME	<b>D1</b>	RNAV 1 todos os sensores permitidos
<b>B5</b>	RNAV 5 INS ou IRS	<b>D2</b>	RNAV 1 GNSS
<b>B6</b>	RNAV 5 LORANC	<b>D3</b>	RNAV 1 DME/DME
		<b>D4</b>	RNAV 1 DME/DME/IRU

#### ESPECIFICAÇÕES RNP

<b>L1</b>	RNP 4	<b>S1</b>	RNP APCH
		<b>S2</b>	RNP APCH com BARO-VNAV
<b>O1</b>	RNP 1 básico todos os sensores permitidos	<b>T1</b>	RNP AR APCH com RF (autorização especial necessária)
<b>O2</b>	RNP 1 básico GNSS	<b>T2</b>	RNP AR APCH sem RF (autorização especial necessária)
<b>O3</b>	RNP 1 básico DME/DME		
<b>O4</b>	RNP 1 básico DME/DME/IRU		

São reservadas as combinações de caracteres alfanuméricos não indicadas acima.

**NAV/** Dados significativos relacionados com equipamentos de navegação, não especificados em PBN/, conforme exigido pela autoridade competente.

Indicar o aumento de GNSS sob deste indicador, com um espaço entre dois ou mais métodos de aumento, por exemplo, NAV/GBAS SBAS.

Indicar EURPRNAV se a aeronave P-RNAV aprovada se basear exclusivamente em VOR/DME para a determinação da posição.

**COM/** Indicar o equipamento e as capacidades de comunicação não especificados no elemento 10, alínea a).

**DAT/** Indicar o equipamento e as capacidades de comunicação de dados não especificados no elemento 10, alínea a), ou “CPDLCX”, para indicar a isenção concedida ao requisito de estar equipado com CPDLC-ATN-B1.

<b>SUR/</b>	<p>Indicar o equipamento e as capacidades de vigilância não especificados no elemento 10, alínea b). Indicar todas as especificações RSP aplicáveis ao voo, utilizando designador(es) sem espaço. Várias especificações RSP são separadas por um espaço. Exemplo: RSP180 RSP400.</p> <p>Inserir EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, ou uma combinação destes, para indicar as isenções concedidas ao requisito de estar equipado com transponders SSR Modo S ou transmissores ADS-B.</p>
<b>DEP/</b>	<p>Nome e localização do aeródromo de partida, se ZZZZ tiver sido inserido no elemento 13, ou órgão ATS a partir do qual podem ser obtidos dados suplementares do plano de voo, se o AFIL tiver sido inserido no elemento 13. Para os aeródromos não enumerados na publicação de informação aeronáutica pertinente, indicar a localização do seguinte modo:</p> <p>Com quatro algarismos a descrever a latitude em graus e dezenas e unidades de minutos, seguidos de “N” (norte) ou “S” (sul), seguido de cinco algarismos a descrever a longitude em graus e dezenas e unidades de minutos, seguidos de “E” (este) ou “W” (oeste). Completar o número correto de algarismos, se necessário, inserindo zeros, por exemplo, 4620N07805W (11 caracteres).</p> <p><b>OU</b> Azimute e distância a partir do ponto significativo mais próximo, como se segue:</p> <p>a identificação do ponto significativo, seguida do azimute a partir do ponto sob a forma de três algarismos a expressar graus magnéticos, seguidos da distância a partir do ponto sob a forma de três algarismos a expressar NM. Em latitudes altas em que a autoridade competente determine que a referência a graus magnéticos é impraticável, podem ser utilizados graus verdadeiros. Completar o número correto de algarismos, se necessário, inserindo zeros, por exemplo, um ponto magnético de 180° a uma distância de 40 NM do VOR “DUB” deve ser expresso como DUB180040.</p> <p><b>OU,</b> O primeiro ponto da rota (nome ou LAT/LONG) ou o marcador de radiobaliza, se a aeronave não tiver descolado de um aeródromo.</p>
<b>DEST/</b>	<p>Nome e localização do aeródromo de destino, se ZZZZ tiver sido inserido no elemento 16. Para os aeródromos não enumerados na publicação de informação aeronáutica pertinente, indicar a localização em LAT/LONG ou azimute e distância em relação ao ponto significativo mais próximo, conforme descrito no ponto DEP/anterior.</p>
<b>DOF/</b>	<p>A data de partida do voo num formato de seis algarismos (AAMMDD, em que AA corresponde ao ano, MM corresponde ao mês e DD corresponde ao dia).</p>
<b>REG/</b>	<p>A nacionalidade ou marca comum e o número de matrícula da aeronave, se diferente da identificação da aeronave indicada no elemento 7.</p>
<b>EET/</b>	<p>Pontos significativos ou designadores de fronteiras FIR e tempos decorridos estimados acumulados desde a descolagem até esses pontos ou fronteiras FIR, quando tal for prescrito com base em acordos regionais de navegação aérea ou pela autoridade competente.</p> <p>Exemplos: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204</p>
<b>SEL/</b>	<p>Código SELCAL, para aeronaves assim equipadas.</p>
<b>TYP/</b>	<p>Tipo(s) de aeronave, precedido(s), se necessário, sem espaço, pelo(s) número(s) de aeronaves e separado(s) por um espaço, se ZZZZ tiver sido inserido no elemento 9.</p> <p>Exemplo: TYP/2F15 5F5 3B2</p>
<b>CODE/</b>	<p>Endereço da aeronave (expresso sob a forma de um código alfanumérico de seis caracteres hexadecimais), quando exigido pela autoridade competente. Exemplo: “F00001” é o endereço de aeronave mais baixo contido no bloco específico administrado pela OACI.</p>
<b>DLE/</b>	<p>Atraso ou espera em rota, inserir o(s) ponto(s) significativo(s) na rota em que se prevê a ocorrência de um atraso, seguido da duração do atraso, utilizando quatro algarismos para expressar o tempo em horas e minutos (hhmm).</p> <p>Exemplo: DLE/MDG0030</p>
<b>OPR/</b>	<p>Designador OACI ou nome do operador da aeronave, se diferente da identificação da aeronave indicada no elemento 7.</p>
<b>ORGN/</b>	<p>O endereço AFTN de 8 letras da entidade de origem ou outros dados de contacto adequados, nos casos em que a entidade de origem do plano de voo possa não ser facilmente identificada, conforme exigido pela autoridade competente.</p>

- PER/** Dados de desempenho da aeronave, indicados por uma única letra, conforme especificado nos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea — Operações de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168), volume I — Procedimentos de voo, se tal for prescrito pela autoridade competente.
- ALTN/** Nome do(s) aeródromo(s) alternativo(s) de destino, se ZZZZ tiver sido inserido no elemento 16. Para os aeródromos não enumerados na publicação de informação aeronáutica pertinente, indicar a localização em LAT/LONG ou azimute e distância em relação ao ponto significativo mais próximo, conforme descrito no ponto DEP/anterior.
- RALT/** Indicador(es) de 4 letras da OACI para aeródromo(s) alternativo(s) em rota, conforme especificado no Doc. 7910, Indicadores de localização, ou nome(s) do(s) aeródromo(s) alternativo(s) em rota, se não for atribuído qualquer indicador. Para os aeródromos não enumerados na publicação de informação aeronáutica pertinente, indicar a localização em LAT/LONG ou azimute e distância em relação ao ponto significativo mais próximo, conforme descrito no ponto DEP/anterior.
- TALT/** Indicador(es) de 4 letras da OACI para o aeródromo de descolagem alternativo, conforme especificado no Doc. 7910, Indicadores de localização, ou nome do aeródromo de descolagem alternativo, se não for atribuído um indicador. Para os aeródromos não enumerados na publicação de informação aeronáutica pertinente, indicar a localização em LAT/LONG ou azimute e distância em relação ao ponto significativo mais próximo, conforme descrito no ponto DEP/anterior.
- RIF/** Os dados da rota para o novo aeródromo de destino, seguidos do indicador de localização de 4 letras da OACI do aeródromo. A nova rota está sujeita a uma nova autorização de voo.
- Exemplos: RIF/DTA HEC KLAX  
RIF/ESP G94 CLA YPPH
- RVR/** Requisito de alcance visual mínimo da pista para o voo, expresso em três algarismos.
- RFP/** Indicação do número de planos de voo de substituição apresentados no formato “Q”, seguida de um algarismo a indicar a iteração de substituição.
- Exemplos: RFP/Q2
- RMK/** Quaisquer outras observações em linguagem corrente, quando solicitadas pela autoridade competente ou consideradas necessárias.

Elemento 19: INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES

Autonomia (“Endurance”)

Após **E/** *INSERIR* um conjunto de quatro algarismos expressando a autonomia do combustível em horas e minutos.

Pessoas a bordo (“Persons on board”)

Após **P/** *INSERIR* o número total de pessoas (passageiros e tripulação) a bordo, quando exigido pela autoridade competente. *INSERIR* “TBN” (“to be notified”, a notificar) se o número total de pessoas não for conhecido aquando do preenchimento.

Equipamento de emergência e salva-vidas

- R/** (RÁDIO) RISCAR U se não estiver disponível UHF na frequência de 243,0 MHz.  
RISCAR V se não estiver disponível VHF na frequência de 121,5 MHz.  
RISCAR E se o transmissor localizador de emergência (ELT) não estiver disponível.
- S/(EQUIPAMENTO SALVA-VIDAS — “SURVIVAL EQUIPMENT”)** RISCAR todos os indicadores se não for transportado equipamento salva-vidas.  
RISCAR P se não for transportado equipamento salva-vidas polar.  
RISCAR D se não for transportado equipamento salva-vidas para o deserto.  
RISCAR M se não for transportado equipamento salva-vidas marítimo.  
RISCAR J se não for transportado equipamento salva-vidas para a selva.
- J/(COLETES — “JACKETS”)** RISCAR todos os indicadores se não forem transportados coletes salva-vidas.  
RISCAR L se os coletes salva-vidas não estiverem equipados com luzes.  
RISCAR F se os coletes salva-vidas não estiverem equipados com fluoresceína.  
RISCAR U ou V, ou ambos, como no ponto R/anterior, para indicar a capacidade de radiocomunicação dos coletes, se for caso disso.

<b>D</b> /(BOTES — “DINGHIES”) (NÚMERO — “NUMBER”)	RISCAR os indicadores D e C se não forem transportados botes; ou INSERIR o número de botes transportados; e (CAPACIDADE — “CAPACITY”) — INSERIR a capacidade total, em pessoas, de todos os botes transportados; e (COBERTURA — “COVER”) — RISCAR o indicador C se os botes não tiverem cobertura; e (COR — “COLOUR”) — INSERIR a cor dos botes, se forem transportados.
<b>A</b> /(COR E MARCAÇÕES DA AERONAVE — “AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS”)	INSERIR a cor e as marcações significativas da aeronave.
<b>N</b> /(OBSERVAÇÕES)	RISCAR o indicador N em caso de ausência de observações, ou INDICAR qualquer outro equipamento salva-vidas transportado e quaisquer outras observações relativas ao equipamento salva-vidas.
<b>C</b> /(PILOTO)	INSERIR o nome do piloto-comandante.
2.3            Apresentado por (“Filed by”) INSERIR        o nome do órgão, da agência ou da pessoa que apresenta o plano de voo.»	

23) É suprimido o suplemento do anexo.

---