

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2016/1185 DA COMISSÃO**de 20 de julho de 2016****que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 no que se refere à atualização e finalização das regras do ar comuns e das disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea (SERA-Parte C) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 730/2006****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º,Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 8.º-B, n.º 6,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004, a Comissão deve adotar regulamentos de execução relativos às regras do ar e à aplicação uniforme da classificação do espaço aéreo. As regras do ar da União foram desenvolvidas em duas fases. Na fase I (SERA-Parte A), a Comissão, com o apoio do Eurocontrol, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência») e da Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»), preparou a transposição do anexo 2 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») para o direito da União. Na fase II (SERA-Parte B), procedeu-se à transposição das disposições pertinentes dos anexos 3 e 11 da Convenção de Chicago para o direito da União. O resultado deste trabalho deu origem ao Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão ⁽³⁾, que combina as partes A e B num ato da União.
- (2) O Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 deve entretanto ser completado com a inclusão das restantes disposições pertinentes da OACI, nomeadamente as estabelecidas no anexo 10 da Convenção de Chicago e no documento 4444 (PANS-ATM), que têm as características das regras do ar, mas que ainda não foram transpostas para o direito da União.
- (3) As disposições constantes deste regulamento devem apoiar e complementar as regras relativas à prestação de serviços de tráfego aéreo contidas no anexo 10, volume II, e no anexo 11, da Convenção de Chicago, no Doc. 4444 (PANS ATM) da OACI e nos requisitos comuns estabelecidos em conformidade com o artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a fim de garantir a coerência da prestação de serviços com as ações dos pilotos e outros intervenientes ao abrigo do presente regulamento.
- (4) O Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 deve também ser alinhado pelos Regulamentos (UE) n.º 965/2012 ⁽⁴⁾ e (UE) n.º 139/2014 ⁽⁵⁾ da Comissão, de modo a garantir uma abordagem coerente da regulamentação sobre segurança da aviação civil.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽⁵⁾ 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).

- (5) Pelos mesmos motivos, e a fim de assegurar uma apresentação mais acessível das regras aplicáveis, as regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 730/2006 da Comissão ⁽¹⁾ devem ser incluídas no Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012.
- (6) O Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade e o Regulamento (CE) n.º 730/2006 revogado.
- (7) Os Estados-Membros, os operadores de aeronaves, os prestadores de serviços de navegação aérea e as outras partes interessadas deverão dispor de um período de transição suficiente para poderem aplicar corretamente o presente regulamento, incluindo a necessária publicação de novos procedimentos e a formação dos operadores e do pessoal afetado. No entanto, as disposições do presente regulamento que contenham alterações urgentes do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, tendo em conta as recentes alterações dos anexos 2 e 11 da Convenção de Chicago ou a experiência adquirida na aplicação do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, deverão já ser aplicadas a partir de uma data anterior adequada, tendo em conta as datas de notificação no âmbito do sistema «AIRAC» (Regulação e Controlo da Informação Aeronáutica).
- (8) As medidas previstas no presente regulamento têm por base o parecer emitido pela Agência ao abrigo do artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e do artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único, instituído pelo artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 é alterado como segue:

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O presente regulamento também se aplica às autoridades competentes dos Estados-Membros, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeródromos e ao pessoal de terra envolvido em operações de aeronaves.»;

b) é aditado o n.º 4, com a seguinte redação:

«4. O presente regulamento não se aplica aos aeromodelos nem às aeronaves-brinquedo. No entanto, os Estados-Membros devem assegurar que sejam instituídas regras nacionais para que os aeromodelos e as aeronaves-brinquedo sejam utilizados de forma a minimizar os perigos relacionados com a segurança da aviação civil, das pessoas, dos bens e das outras aeronaves.».

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) é suprimido o ponto 2;

b) o ponto 25 passa a ter a seguinte redação:

«25. «Rolagem no ar», movimento de um helicóptero/descolagem e aterragem vertical (VTOL) acima da superfície de um aeródromo, normalmente com efeito de solo e a uma velocidade terreno geralmente inferior a 37 km/h (20 nós);»;

c) os pontos 27 e 28 passam a ter a seguinte redação:

«27. «Serviço consultivo de tráfego aéreo», serviço prestado num espaço aéreo com serviço consultivo com o objetivo de garantir a separação, na medida do possível, entre aeronaves que efetuam operações de acordo com planos de voo segundo as regras de voo por instrumentos (IFR);

28. «Autorização do controlo de tráfego aéreo (ATC)», autorização concedida a uma aeronave para prosseguir a operação nas condições especificadas por um órgão de controlo de tráfego aéreo;»;

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 730/2006 da Comissão, de 11 de maio de 2006, relativo à classificação do espaço aéreo e ao acesso dos voos de acordo com as regras do voo visual acima do nível de voo 195 (JO L 128 de 16.5.2006, p. 3).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

- d) os pontos 33, 34 e 35 passam a ter a seguinte redação:
- «33. «Espaços aéreos dos serviços de tráfego aéreo (ATS)», espaços aéreos com dimensões definidas, designados enumerados alfabeticamente, nos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras de operação;
 - 34. «Gabinete de despacho (ARO) dos serviços de tráfego aéreo (ATS)», unidade criada com o objetivo de receber mensagens relacionadas com os serviços de tráfego aéreo e os planos de voo submetidos antes da partida;
 - 35. «Órgão dos serviços de tráfego aéreo (ATS)», termo genérico usado para, conforme os casos, designar o órgão de controlo de tráfego aéreo, o centro de informação de voo, o órgão do serviço de informação de voo de aeródromo ou o gabinete de despacho dos serviços de tráfego aéreo;»;
- e) é aditado o ponto 34-A, com a seguinte redação:
- «34-A. «Serviço de vigilância dos serviços de tráfego aéreo (ATS)», um serviço prestado diretamente por meio de um sistema de vigilância ATS;»;
- f) o ponto 38 passa a ter a seguinte redação:
- «38. «Aeródromo alternante», aeródromo para o qual uma aeronave pode prosseguir quando se torna impossível ou desaconselhado prosseguir para ou aterrar no aeródromo de destino previsto, onde existam os serviços e instalações necessários, onde seja possível cumprir os requisitos de desempenho das aeronaves e que esteja operacional no momento em que está prevista a sua utilização. São aeródromos alternantes os seguintes:
 - a) «Aeródromo alternante de descolagem»: aeródromo alternante no qual uma aeronave pode aterrar se necessário imediatamente após a descolagem caso não seja possível utilizar o aeródromo de partida;
 - b) «Aeródromo alternante em rota»: aeródromo alternante no qual uma aeronave pode aterrar caso seja necessário divergir quando em rota;
 - c) «Aeródromo alternante de destino»: aeródromo alternante no qual uma aeronave pode aterrar se não for possível ou aconselhável aterrar no aeródromo de aterragem previsto;»;
- g) é aditado o ponto 48-A, com a seguinte redação:
- «48-A. «Acordo de contrato (ADS-C) — vigilância automática dependente», plano de comunicação que estabelece em que condições se efetua a comunicação dos dados ADS-C (ou seja, os dados requeridos pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo e a frequência dos reportes ADS-C, que devem ser acordados antes da utilização da ADS-C na prestação de serviços de tráfego aéreo);»;
- h) o ponto 71 passa a ter a seguinte redação:
- «71. «Hora estimada de chegada (ETA)», no caso dos voos IFR, a hora a que se prevê que a aeronave chegue à vertical do ponto designado, definido por referência a ajudas à navegação, a partir do qual se prevê dar início a um procedimento de aproximação por instrumentos ou, se o aeródromo não tiver associada qualquer ajuda à navegação, a hora a que a aeronave chegue à vertical do aeródromo. No caso dos voos de acordo com as regras do voo visual (VFR), a hora a que está previsto a aeronave chegar à vertical do aeródromo;»;
- i) é aditado o ponto 89-A, com 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.»;

- j) no ponto 90, as alíneas a), b) e c) passam a ter a seguinte redação:
- «a) *Procedimento de aproximação de não precisão (NPA)*. Um procedimento de aproximação por instrumentos concebido para operações de aproximação por instrumentos 2D de tipo A.
 - b) *Procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV)*. Um procedimento de aproximação por instrumentos de navegação baseada no desempenho (PBN) concebido para operações de aproximação por instrumentos 3D de tipo A.
 - c) *Procedimento de aproximação de precisão (PA)*. Um procedimento de aproximação por instrumentos baseado em sistemas de navegação (ILS, MLS, GLS e SBAS Cat I) concebido para operações de aproximação por instrumentos 3D de tipo A ou B;»;
- k) é aditado o ponto 94-A, com a seguinte redação:
- «94-A. «Combustível mínimo», expressão utilizada para descrever uma situação em que a quantidade de combustível atingiu um nível tal que a aeronave é obrigada a aterrar num aeródromo específico e o voo não admite qualquer atraso adicional;»;
- l) são aditados os pontos 95-A e 95-B com a seguinte redação:
- «95-A. «Aeromodelo», uma aeronave não tripulada, que não uma aeronave-brinquedo, com um massa operacional não superior aos limites estabelecidos pela autoridade competente, capaz de voo sustentado na atmosfera e utilizada exclusivamente para exibição ou atividades recreativas;
 - 95-B. «Área montanhosa»: área em que o perfil do terreno sofre modificações, em que as mudanças da elevação do terreno excedem 900 m (3 000 pés) numa distância de 18,5 km (10,0 NM);»;
- m) o ponto 114 passa a ter a seguinte redação:
- «114. «Posição de espera na pista», posição designada destinada a proteger uma pista, uma superfície limitadora de obstáculos ou uma área sensível/crítica de um sistema de aterragem por instrumentos (ILS) ou de um sistema de aterragem por micro-ondas (MLS), na qual as aeronaves em rolagem e os veículos têm de parar e esperar, salvo indicação em contrário da torre de controlo do aeródromo;»;
- n) o ponto 116 passa a ter a seguinte redação:
- «116. «Pessoal crítico para a segurança», pessoas que podem pôr em perigo a segurança da aviação se cumprirem as suas obrigações e desempenharem as suas funções de forma inadequada, incluindo a tripulação, o pessoal afeto à manutenção das aeronaves, o pessoal afeto às operações de aeródromo, o pessoal de salvamento e combate a incêndios, o pessoal de manutenção, o pessoal com acesso sem escolta à área de movimento e os controladores de tráfego aéreo;»;
- o) é aditado o ponto 129-A, com a seguinte redação:
- «129-A. «Aeronaves-brinquedo», uma aeronave não tripulada concebida ou destinada, exclusivamente ou não, a ser utilizada para fins lúdicos por crianças de idade inferior a 14 anos;».
- 3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:
- a) no n.º 1, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:
 - «1. As autoridades competentes podem, quer por iniciativa própria quer com base em pedidos apresentados pelas entidades interessadas, conceder a entidades individuais ou a categorias de entidades isenções do cumprimento de qualquer dos requisitos do presente regulamento, no caso das atividades de interesse público a seguir enumeradas e da formação necessária para realizar essas atividades de forma segura;»;
 - b) no final do n.º 3, é aditado o seguinte parágrafo, com a seguinte redação:
 - «O presente artigo também não prejudica os mínimos de operação de helicóptero que figuram nas aprovações específicas concedidas pela autoridade competente, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) n.º 965/2012 (*).
- (*) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).»;

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

Artigo 2.º

O Regulamento (CE) n.º 730/2006 é revogado.

Artigo 3.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 12 de outubro de 2017.

Todavia, as disposições a seguir indicadas são aplicáveis a partir de 18 de agosto de 2016:

- 1) Artigo 1.º, n.º 1;
- 2) Artigo 1, n.º 2, alíneas f), i), j), l) e o);
- 3) Artigo 1.º, n.º 3;
- 4) Artigo 2.º;
- 5) Pontos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22, 26, alíneas b) e c), e 27 e 28 do anexo.

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

Feito em Bruxelas, em 20 de julho de 2016.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

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

1) A secção SERA.2001 passa a ter a seguinte redação:

«SERA.2001 Objeto

Sem prejuízo do disposto na secção SERA.1001, o presente anexo abrange, em conformidade com o disposto no artigo 1.º, em especial, os utilizadores do espaço aéreo e as aeronaves:

- a) que realizam operações no território da União ou com partida ou destino na União;
- b) que ostentam as marcas de nacionalidade ou de matrícula de um Estado-Membro da União e realizam operações em qualquer espaço aéreo, desde que não violem as regras publicadas pelo país com jurisdição sobre o território sobrevoado.

O presente anexo abrange igualmente as ações das autoridades competentes dos Estados-Membros, dos prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP), dos operadores de aeródromos e do pessoal de terra afeto a operações de aeronaves.»;

2) Na secção **SERA.3215**, a alínea a) é alterada do seguinte modo:

a) o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2) Com exceção dos balões, luzes de navegação, cujo objetivo é indicar a um observador a trajetória relativa da aeronave. Não devem ser ostentadas quaisquer outras luzes que possam confundir-se com estas luzes»;

b) é suprimido o ponto 3);

3) Na secção **SERA.4001**, alínea d), a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«Salvo se autoridade competente para os voos domésticos VFR tiver estabelecido um prazo mais curto, o plano de voo respeitante a qualquer voo planeado para operar através de fronteiras internacionais ou ao qual sejam prestados serviços de controlo de tráfego aéreo ou serviços consultivos de tráfego aéreo deve ser submetido pelo menos 60 minutos antes da partida ou, caso seja submetido durante o voo, com uma antecedência que permita a sua receção pelo órgão ATS apropriado pelo menos 10 minutos antes da hora estimada de chegada da aeronave.»;

4) Na secção **SERA.5001**, a nota de rodapé (***) relativa ao quadro S5-1, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«b) os helicópteros podem ser autorizados a operar com uma visibilidade de voo inferior a 1 500 m, mas não menos de 800 m, se manobrados a uma velocidade que possibilite uma oportunidade adequada para observar outro tráfego ou quaisquer obstáculos a tempo de evitar a colisão.»;

5) A secção **SERA.5005** é alterada como segue:

a) a alínea c) é alterada do seguinte modo:

i) no ponto 3), as subalíneas ii) e iii) passam a ter a seguinte redação:

«ii) as disposições relativas à visibilidade de voo reduzida especificadas no quadro S5-1, alíneas a) e b), não são aplicáveis;

iii) no espaço aéreo das classes B, C, D, E, F e G, a 900 m (3 000 pés) AMSL e abaixo, ou a 300 m (1 000 pés) acima do solo, dos dois valores o que for mais alto, o piloto deve manter em permanência o contacto visual com a superfície; e»;

ii) no ponto 3, é suprimida a subalínea iv);

iii) no ponto 3, a subalínea v) passa a ter a seguinte redação:

«v) nas áreas montanhosas, a autoridade competente pode estabelecer valores mais elevados para os mínimos VMC de visibilidade e de distância às nuvens.»;

iv) é suprimido o ponto 4;

b) a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) não podem ser realizados voos VFR:

- 1) A velocidades transónicas e supersónicas, salvo autorização da autoridade competente;
- 2) Acima do nível de voo (FL) 195. Constituem exceções a este requisito os seguintes casos:
 - i) Se tiver sido estabelecida uma reserva de espaço aéreo, se viável na prática, pelos Estados-Membros, na qual podem ser autorizados voos VFR; ou
 - ii) No espaço aéreo até ao nível de voo 285, inclusive, quando o tráfego VFR nesse espaço aéreo tiver sido autorizado pelo órgão ATS responsável, segundo os procedimentos de autorização estabelecidos pelos Estados-Membros e constantes da publicação de informação aeronáutica pertinente.»;

6) A secção **SERA.5010** 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:

a) esses voos VFR especiais só podem ser realizados durante o dia, salvo autorização em contrário da autoridade competente;

b) pelo piloto:

- 1) manter-se fora de nuvens e com contacto visual com a superfície;
 - 2) manter visibilidade de voo não inferior a 1 500 metros ou, no caso dos helicópteros, não inferior a 800 metros;
 - 3) voar a uma velocidade de 140 nós IAS, ou inferior, de modo a possibilitar a oportunidade adequada para observar outro tráfego ou quaisquer obstáculos, a tempo de evitar a colisão; e
- c) um órgão de controlo de tráfego aéreo não deve conceder uma autorização VFR especial a uma aeronave para descolar ou aterrar num aeródromo situado numa zona de controlo, nem para entrar numa zona de tráfego de aeródromo ou circuito de tráfego de um aeródromo 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).»;

7) Na secção **SERA.5015, alínea c)**, é aditado o seguinte ponto 3):

«3) A alteração de um voo IFR para VFR só pode ser aceite quando um órgão ATS receber uma mensagem da iniciativa do piloto-comandante que contenha a expressão específica «A CANCELAR O MEU VOO IFR» (CANCELLING MY IFR FLIGHT), bem como as eventuais alterações a introduzir no plano de voo corrente. Os serviços ATS não podem efetuar qualquer convite tendente à alteração de um voo IFR para VFR, nem diretamente nem por inferência.»;

8) A secção **SERA.6001** passa a ter a seguinte redação:

«**SERA.6001 Classificação do espaço aéreo**

a) os Estados-Membros devem designar o espaço aéreo de acordo com a classificação abaixo e com o disposto no apêndice 4:

- 1) *Classe A*. Só são permitidos voos IFR. É prestado serviço de controlo de tráfego aéreo a todos os voos, sendo separados uns dos outros. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos. Todos os voos estão sujeitos a autorização do ATC.

- 2) *Classe B.* São permitidos voos IFR e VFR. É prestado serviço de controlo de tráfego aéreo a todos os voos, sendo separados uns dos outros. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos. Todos os voos estão sujeitos a autorização do ATC.
 - 3) *Classe C.* São permitidos voos IFR e VFR. É prestado serviço de controlo de tráfego aéreo, sendo os voos IFR separados dos outros voos IFR e dos voos VFR. Os voos VFR são separados dos voos IFR e recebem informações de tráfego sobre outros voos VFR e, mediante pedido, avisos para evitar tráfego. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos. No caso dos voos VFR, é aplicado um limite de velocidade de 250 nós velocidade-ar indicada (IAS) abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, salvo autorização da autoridade competente para certos tipos de aeronaves que, por razões técnicas ou de segurança, não possam manter essa velocidade. Todos os voos estão sujeitos a autorização do ATC.
 - 4) *Classe D.* São permitidos voos IFR e VFR e a todos é prestado serviço de controlo de tráfego aéreo. Os voos IFR são separados dos outros voos IFR e recebem informações de tráfego sobre outros voos VFR bem como, mediante pedido, avisos para evitar tráfego. Os voos VFR recebem informações de tráfego relativas a todos os outros voos e, mediante pedido, avisos para evitar tráfego. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos IFR e aplica-se um limite de velocidade de 250 nós IAS a todos os voos abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, salvo autorização da autoridade competente para certos tipos de aeronaves que, por razões técnicas ou de segurança, não possam manter essa velocidade. Todos os voos estão sujeitos a autorização do ATC.
 - 5) *Classe E.* São permitidos voos IFR e VFR. Aos voos IFR é prestado serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados dos outros voos IFR. Todos os voos recebem informações de tráfego, na medida do possível. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos IFR. É aplicado um limite de velocidade de 250 nós IAS para todos os voos abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, salvo autorização da autoridade competente para certos tipos de aeronaves que, por razões técnicas ou de segurança, não possam manter essa velocidade. Todos os voos IFR estão sujeitos a autorização do ATC. A classe E não deve ser usada para zonas de controlo.
 - 6) *Classe F.* São permitidos voos IFR e VFR. Todos os voos IFR participantes recebem serviço consultivo de tráfego aéreo e serviço de informação de voo, mediante pedido. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para os voos IFR que participam no serviço consultivo e todos os voos IFR devem ter capacidade para estabelecer comunicações de voz ar-solo. É aplicado um limite de velocidade de 250 nós IAS para todos os voos abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, salvo autorização da autoridade competente para certos tipos de aeronaves que, por razões técnicas ou de segurança, não possam manter essa velocidade. Não é necessária autorização do ATC.
 - 7) *Classe G.* São permitidos voos IFR e VFR e, mediante pedido, recebem serviço de informação de voo. Todos os voos IFR devem ter capacidade para estabelecer comunicações de voz ar-solo. É aplicado um limite de velocidade de 250 nós IAS para todos os voos abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, salvo autorização da autoridade competente para certos tipos de aeronaves que, por razões técnicas ou de segurança, não possam manter essa velocidade. Não é necessária autorização do ATC.
 - 8) A implementação da classe F é considerada uma medida temporária até ao momento em que possa ser substituída por uma classificação alternativa.
- b) a designação da classificação do espaço aéreo deve ser adequada às necessidades dos Estados-Membros, sendo que todo o espaço aéreo acima do nível de voo 195 deve ser classificado como espaço aéreo da classe C.»;
- 9) É aditada a secção **SERA.7002**, com a seguinte redação:

«SERA.7002 Informação sobre risco de colisão quando são prestados serviços ATS baseados na vigilância

- a) quando se verifica que um voo controlado identificado segue uma trajetória em conflito com uma aeronave não identificada, suscetível de constituir um risco de colisão, o piloto do voo controlado deve, sempre que possível:
 - 1) ser informado sobre a aeronave não identificada e, se o piloto o solicitar, ou se, na opinião do controlador, a situação o justificar, ser sugerida uma manobra para evitar a colisão; e
 - 2) ser notificado quando a situação de conflito deixar de existir.»;

10) É aditada a secção **SERA.8012**, com a seguinte redação:

«SERA.8012 Aplicação de mínimos de separação de turbulência de rasto

a) no caso das aeronaves nas fases de aproximação e de partida do voo, devem ser aplicados mínimos de separação de turbulência de rasto nas seguintes circunstâncias:

- 1) uma aeronave que voa imediatamente atrás de outra aeronave à mesma altitude ou a menos de 300 m (1 000 pés) por baixo destas; ou
- 2) duas aeronaves que utilizam a mesma pista ou pistas paralelas separadas por menos de 760 m (2 500 pés); ou
- 3) uma aeronave que cruza atrás de outra aeronave à mesma altitude ou a menos de 300 m (1 000 pés) por baixo desta.»;

11) A secção **SERA.8015** é alterada do seguinte modo:

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

«a) as autorizações do controlo de tráfego aéreo devem basear-se exclusivamente no cumprimento dos seguintes requisitos para a prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo:

- 1) as autorizações devem ser concedidas unicamente para acelerar e separar tráfego aéreo e basear-se em condições de tráfego conhecidas que afetem a segurança das operações de aeronaves. Essas condições de tráfego compreendem não só as aeronaves em voo e na área de manobra sobre as quais é exercido o controlo, mas também todo o tráfego de veículos ou outros obstáculos instalados de forma não permanente na área de manobra em uso.
- 2) os órgãos ATC devem emitir as autorizações ATC necessárias para evitar a ocorrência de colisões e para acelerar e manter um fluxo de tráfego aéreo ordenado.
- 3) as autorizações ATC devem ser concedidas com antecedência suficiente, de modo a serem transmitidas às aeronaves a tempo de estas as poderem cumprir.»;

b) na alínea d), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) A rota de voo, ...

- i) a rota de voo deve ser descrita em detalhe em cada autorização quando considerado necessário, e
- ii) a expressão «autorizado via rota de voo planeada» («cleared via flight planned route») não deve ser utilizada quando da concessão de uma reautorização.»;

c) são aditadas as alíneas e-A), e-B) e e-C) seguintes:

«e-A) Alterações na autorização no que respeita à rota ou nível de voo

- 1) Aquando da concessão de uma autorização que inclui um pedido de alteração de rota ou de nível, a autorização deve mencionar a natureza exata da alteração.
- 2) Quando as condições de tráfego não permitam autorizar uma alteração solicitada, deve ser utilizada a palavra «IMPOSSÍVEL» (UNABLE). Se as circunstâncias o justificarem, deve ser proposta uma rota ou nível alternativo.

e-B) Autorização relacionada com a altimetria

- 1) No caso dos voos realizados em áreas onde é estabelecida uma altitude de transição, a posição vertical da aeronave deve, exceto nos casos previstos no ponto 5) *infra*, ser expressa em termos de altitudes na ou abaixo da altitude de transição e em termos de níveis de voo no ou acima do nível de transição. Ao atravessar a camada de transição, a posição vertical da aeronave deve ser expressa em termos de níveis de voo durante a subida e em termos de altitudes durante a descida.
- 2) A tripulação de voo deve ser informada do nível de transição em tempo útil, antes de este ser atingido, durante a descida.

- 3) A autorização de descida deve incluir um acerto do altímetro QNH quando pela primeira vez se dê autorização para descer para uma altitude abaixo do nível de transição, nas autorizações de aproximação ou nas autorizações de entrada no circuito de tráfego, bem como nas autorizações de rolagem para as aeronaves que partem, exceto quando se saiba que as aeronaves já receberam a informação numa transmissão direta.
- 4) Deve ser fornecido um acerto do altímetro QFE às aeronaves que o solicitem, ou de forma periódica, segundo localmente acordado.
- 5) Quando uma aeronave, à qual tenha sido dada autorização para aterrar, completa a sua aproximação utilizando a pressão atmosférica da elevação do aeródromo (QFE), a sua posição vertical deve ser expressa em termos de altura acima da elevação do aeródromo durante a parte do voo em que pode utilizar o QFE, sendo que esta deve ser expressa em termos de altura acima da soleira da pista nos seguintes casos:
 - i) pistas por instrumentos, se a soleira estiver 2 m (7 pés) ou mais abaixo da elevação do aeródromo;
 - e
 - ii) pistas de aproximação de precisão.

e-C) Autorizações condicionais

Não devem ser utilizadas frases condicionais, como, por exemplo, «por trás da aeronave a aterrar» («*behind landing aircraft*») ou «após a aeronave a descolar» («*after departing aircraft*») para movimentos que afetam a pista ou pistas em uso, exceto quando a aeronave ou os veículos em causa estão à vista do controlador e do piloto apropriados. As aeronaves ou veículos que condicionam a autorização concedida devem ser as primeiras aeronaves ou veículos a passar em frente das outras aeronaves em causa. Em qualquer caso, a autorização condicional deve ser concedida pela seguinte ordem e compreender:

- 1) O indicativo de chamada;
- 2) A condição;
- 3) A autorização; e
- 4) Uma repetição resumida da condição.»;

12) Na secção **SERA.8020, alínea a)**, o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

- «3) Os desvios em relação aos requisitos estabelecidos no ponto 1) devem ser notificados ao órgão ATS competente.»;

13) Na secção **SERA.8020, alínea b)**, o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

- «3) Alteração da hora estimada: se a hora estimada de chegada ao ponto de reporte aplicável seguinte, ao limite da região de informação de voo ou ao aeródromo de destino, conforme a que ocorrer primeiro, apresentar um erro superior a 2 minutos em relação à hora notificada aos serviços ATS, ou outro período de tempo especificado pela autoridade competente, o órgão ATS apropriado deve, logo que possível, ser notificado da hora prevista revista.»;

14) Na secção **SERA.8025, alínea a)**, são aditados os pontos 2) e 3) seguintes:

- «2) Se um voo controlado estiver isento do cumprimento do requisito de reporte em pontos de reporte obrigatórios, os pilotos devem, salvo se estiver em curso o reporte automático de posição, retomar o reporte de posição através de comunicações de voz ou CPDLC:
 - i) se tiverem recebido instruções nesse sentido;
 - ii) quando avisados do fim do serviço de vigilância ATS; ou
 - iii) quando avisados de que se perdeu a identificação de vigilância ATS.
- 3) O formulário de apresentação de reportes de posição deve ser conforme com o apêndice 5, parte A.»;

15) Na secção **SERA.8035**, a **alínea b)** passa a ter a seguinte redação:

- «b) os Estados-Membros devem cumprir as disposições aplicáveis às falhas de comunicação que tenham sido adotadas ao abrigo da Convenção de Chicago. A Comissão toma as medidas necessárias para assegurar a transposição dessas disposições para o direito da União, de modo a estabelecer procedimentos comuns a nível europeu relativos a falhas de comunicação, o mais tardar até 31 de dezembro de 2017.»;

16) A secção **SERA.9010** é alterada do seguinte modo:

a) na alínea b), os pontos 12) e 13) passam a ter a seguinte redação:

«12) Direção (em graus magnéticos) e velocidade do vento à superfície, incluindo variações significativas e, caso existam sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em serviço e essa informação seja solicitada pelos operadores das aeronaves, indicação da pista e da secção de pista a que a informação diz respeito;

13) Visibilidade e, quando aplicável, RVR (*) e, caso existam sensores de visibilidade/RVR associados especificamente a secções da(s) pista(s) em serviço e essa informação seja solicitada pelos operadores, a indicação da pista e da secção de pista a que a informação diz respeito;

(*) Estes elementos são substituídos pelo termo «CAVOK» quando se observam em simultâneo as condições seguintes: a) visibilidade de 10 km ou superior e visibilidade mais reduzida não reportada; b) céu sem nuvens com importância operacional; e c) condições de tempo sem significado para a aviação.»;

b) na alínea c), os pontos 12) e 13) passam a ter a seguinte redação:

«12) Direção (em graus magnéticos) e velocidade do vento à superfície, incluindo variações significativas e, caso existam sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em serviço e essa informação seja solicitada pelos operadores das aeronaves, indicação da pista e da secção de pista a que a informação diz respeito;

13) Visibilidade e, quando aplicável, RVR (*) e, caso existam sensores de visibilidade/RVR associados especificamente a secções da(s) pista(s) em serviço e essa informação seja solicitada pelos operadores, a indicação da pista e da secção de pista a que a informação diz respeito;

(*) Estes elementos são substituídos pelo termo «CAVOK» quando se observam em simultâneo as condições seguintes: a) visibilidade de 10 km ou superior e visibilidade mais reduzida não reportada; b) céu sem nuvens com importância operacional; e c) condições de tempo sem significado para a aviação.»;

c) na alínea d), os pontos 11) e 12) passam a ter a seguinte redação:

«11) Direção (em graus magnéticos) e velocidade do vento à superfície, incluindo variações significativas e, caso existam sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em serviço e essa informação seja solicitada pelos operadores das aeronaves, indicação da pista e da secção de pista a que a informação diz respeito;

12) Visibilidade e, quando aplicável, RVR (*) e, caso existam sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em serviço e essa informação seja solicitada pelos operadores, indicação da pista e da secção de pista a que a informação diz respeito;

(*) Estes elementos são substituídos pelo termo «CAVOK» quando se observam em simultâneo as condições seguintes: a) visibilidade de 10 km ou superior e visibilidade mais reduzida não reportada; b) céu sem nuvens com importância operacional; e c) condições de tempo sem significado para a aviação.»;

17) Na secção **SERA.10001**, são aditadas as alíneas b) e c) seguintes:

- «b) salvo disposição em contrário da autoridade competente, as aeronaves equipadas com radiocomunicações bidirecionais adequadas devem apresentar um reporte no período de vinte a quarenta minutos após o último contacto, qualquer que tenha sido o seu propósito, simplesmente para indicar que o voo prossegue de acordo com o plano, devendo esse reporte incluir a identificação da aeronave e a expressão «Operações normais» («*Operations normal*»).

c) a mensagem «Operações normais» («*Operations normal*») deve ser transmitida ar-solo ao órgão ATS competente.»;

- 18) Na secção **SERA.11001** são suprimidas as **alíneas a) e b)**, e na secção **SERA.11005** é suprimida a alínea a). As secções **SERA.11001** e **SERA.11005** passam a ter a seguinte redação:

«SERA.11001 Disposições gerais

- c) No caso de aeronave que se saiba ou suspeite que se encontra numa situação de emergência, incluindo a sujeição a interferência ilícita, os órgãos ATS devem conceder-lhe a máxima atenção, assistência e prioridade sobre as outras aeronaves, conforme ditado pelas circunstâncias.
- d) A ação subsequente dos órgãos ATC deve ter em conta as intenções do piloto, a situação global do tráfego aéreo e a dinâmica da contingência em tempo real.

SERA.11005 Interferência ilícita

- a-A) Uma aeronave objeto de interferência ilícita deve procurar programar o *transponder* para o código 7500 e notificar o órgão ATS apropriado de quaisquer circunstâncias significativas associadas, bem como das alterações ao plano de voo corrente exigidas pela situação, de modo a permitir ao órgão ATS atribuir prioridade à aeronave e minimizar os conflitos com outras aeronaves.
- a-B) Se uma aeronave for objeto de interferência ilícita, o piloto-comandante deve tentar aterrar o mais rapidamente possível no aeródromo adequado mais próximo ou num aeródromo específico designado pela autoridade competente, a menos que a situação a bordo da aeronave obrigue a agir de outro modo.
- b) Quando ocorre ou se suspeita de uma interferência ilícita com uma aeronave, os órgãos dos serviços de tráfego aéreo devem dar resposta imediata aos seus pedidos. Os órgãos ATS devem continuar a transmitir informações pertinentes para a condução segura do voo e tomar as medidas necessárias para concluir todas as fases de voo, especialmente a aterragem da aeronave em segurança.
- c) Quando ocorre ou se suspeita de uma interferência ilícita com uma aeronave, os órgãos ATS devem, em conformidade com procedimentos localmente acordados, informar imediatamente a autoridade apropriada designada pelo Estado e trocar as informações necessárias com o operador da aeronave ou o seu representante designado.»;
- 19) A secção **SERA.11010** é alterada do seguinte modo:

- a) o título passa a ter a seguinte redação:

«SERA.11010 Aeronaves perdidas ou não identificadas»;

- b) na alínea a), ponto 3), a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«i) avisar a aeronave da sua posição e das medidas corretivas a tomar. Este aviso deve ser imediatamente fornecido quando o órgão ATS tenha conhecimento de que existe a possibilidade de interceção ou outro perigo para a segurança da aeronave; e»;

- 20) São aditadas as secções **SERA.11012** e **SERA.11013** seguintes:

«SERA.11012 Combustível mínimo e emergência de combustível

- a) Quando um piloto comunica uma situação de combustível mínimo, o controlador deve informá-lo, logo que possível, sobre quaisquer atrasos previstos ou de que não há previsão de atrasos.
- b) Quando o nível de combustível torna necessário declarar uma situação de perigo, o piloto, em conformidade com a secção SERA.14095, deve indicá-lo utilizando o sinal de perigo enviado por radiotelefonia (MAYDAY), de preferência pronunciado três vezes, seguido da indicação da natureza do perigo (COMBUSTÍVEL) (FUEL).

SERA.11013 Degradação do desempenho de uma aeronave

- a) Sempre que, em resultado de uma falha ou da degradação dos sistemas de navegação, comunicação, altimetria, controlo de voo, ou outros, o desempenho da aeronave se degradar abaixo do nível requerido para o espaço aéreo em que é realizada a operação, a tripulação de voo deve avisar sem demora o órgão ATC em causa. Se a falha ou a degradação afetar a separação mínima que está a ser aplicada, o controlador deve tomar medidas para estabelecer outro tipo adequado de separação ou mínimo de separação.

b) Degradação ou falha do sistema RNAV

Sempre que, em resultado de uma falha ou da degradação do sistema RNAV, uma aeronave não possa cumprir as especificações exigidas pela rota ou procedimento RNAV, o piloto deve solicitar uma autorização revista.

c) Perda da capacidade de desempenho de navegação vertical exigido para o espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM)

1) O piloto deve informar o ATC o mais rapidamente possível de quaisquer circunstâncias que impeçam o cumprimento dos requisitos de desempenho de navegação vertical exigido para o espaço aéreo RVSM. Nesses casos, o piloto deve obter uma autorização ATC revista, sempre que possível, antes de iniciar qualquer desvio de rota e/ou nível de voo autorizado. Quando não for possível obter uma autorização ATC revista antes desse desvio, o piloto deve obter uma autorização revista no mais curto prazo possível.

2) Durante as operações no espaço aéreo RVSM de aeronaves não aprovadas para este tipo de operações, ou em trânsito vertical através do mesmo, os pilotos devem comunicar a condição de aeronave sem aprovação, nos seguintes casos:

- i) na chamada inicial, em qualquer canal do espaço aéreo RVSM;
- ii) em todos os pedidos de alteração de nível; e
- iii) em todas as repetições do teor das autorizações de nível.

3) Os controladores de tráfego aéreo devem acusar explicitamente a receção das mensagens de aeronaves que comunicam a condição de aeronave sem aprovação RVSM.

4) Degradação do equipamento da aeronave — comunicada pelo piloto:

- i) Quando informado pelo piloto de uma aeronave com aprovação RVSM a operar no espaço aéreo RVSM de que o equipamento da aeronave já não cumpre os requisitos RVSM, o ATC deve considerar que a aeronave não dispõe de aprovação RVSM.
- ii) O ATC deve tomar imediatamente medidas para estabelecer uma separação vertical mínima de 600 m (2 000 pés) ou uma separação horizontal adequada de todas as outras aeronaves afetadas que operam no espaço aéreo RVSM. Uma aeronave que tenha passado a ser considerada como sem aprovação para realizar operações RVSM deve, normalmente, ser autorizada a abandonar o espaço aéreo RVSM pelo ATC, quando seja possível fazê-lo.
- iii) Os pilotos devem informar o ATC, logo que possível, do restabelecimento do bom funcionamento do equipamento necessário para cumprir os requisitos RVSM.
- iv) O primeiro ACC a ter conhecimento de uma mudança de condição RVSM de uma aeronave deve coordenar-se com os ACC adjacentes, conforme adequado.

5) Turbulência severa — não prevista:

- i) quando uma aeronave a operar no espaço aéreo RVSM encontra turbulência severa devido a fenómenos meteorológicos ou a vórtices de esteira que o piloto acredita terem impacto na capacidade da aeronave para manter o seu nível de voo autorizado, este deve informar o ATC. O ATC deve estabelecer uma separação horizontal adequada ou uma separação vertical mínima aumentada.
- ii) o ATC deve, na medida do possível, satisfazer os pedidos do piloto no sentido da alteração do nível de voo e/ou da rota e transmitir informações de tráfego, como requerido.
- iii) o ATC deve solicitar reportes de outras aeronaves para determinar se a operação RVSM deve ser suspensa por completo ou dentro de uma banda e/ou área com níveis de voo específicos.
- iv) os ACC que suspendam operações RVSM devem coordenar essas suspensões com os ACC adjacentes, bem como os eventuais ajustamentos necessários das capacidades dos setores, conforme adequado, para assegurar uma progressão ordenada da transferência de tráfego.

6) Turbulência severa — prevista:

- i) quando uma previsão meteorológica prevê turbulência severa no espaço aéreo RVSM, o ATC deve determinar se devem ser suspensas as operações RVSM e, em caso afirmativo, o período de tempo e níveis de voo e/ou áreas específicos.

- ii) em caso de suspensão das operações RVSM, o ACC em causa deve coordenar com os ACC adjacentes no que respeita aos níveis de voo adequados para a transferência de tráfego, salvo se tiver sido estabelecido um sistema de atribuição de níveis de voo de contingência por carta de acordo. O ACC que suspende as operações RVSM deve também coordenar com os ACC adjacentes no que respeita às capacidades dos setores aplicáveis, conforme adequado.»;

21) É aditada a secção **SERA.11014**, com a seguinte redação:

«SERA.11014 Aviso de resolução (RA) do ACAS

- a) Durante o voo, deve ser usado o ACAS II, exceto se previsto na lista de equipamento mínimo estabelecida no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão (*) num modo que permita dar indicações RA para a tripulação de voo caso seja detetada uma proximidade indevida de outra aeronave. A presente disposição não se aplica se for inibido o modo de indicação de RA [usando apenas a indicação de aviso de tráfego (TA) ou equivalente] devido a um procedimento anormal ou a condições que limitem o desempenho.
- b) Em caso de ACAS RA, os pilotos devem:
- 1) Responder imediatamente seguindo as instruções do RA, salvo se tal comprometer a segurança da aeronave;
 - 2) Seguir as instruções do RA, mesmo que exista um conflito entre o RA e uma instrução de manobra do ATC;
 - 3) Não executar manobras em sentido contrário a um RA;
 - 4) Tão rapidamente quanto possível, na medida em que o volume do trabalho da tripulação de voo o permita, notificar o órgão ATC adequado sobre qualquer RA que exija um desvio relativamente à instrução ou autorização ATC em vigor;
 - 5) Cumprir prontamente com qualquer RA modificado;
 - 6) Limitar as alterações da trajetória de voo ao mínimo necessário para cumprir com os RA;
 - 7) Voltar prontamente ao cumprimento dos termos da instrução ou autorização do ATC depois de resolvido o conflito; e
 - 8) Notificar o ATC ao voltar aos termos da autorização em vigor.
- c) Quando um piloto comunica um RA do ACAS, o controlador não deve tentar alterar a trajetória do voo da aeronave até o piloto comunicar que está «LIVRE DO CONFLITO» (CLEAR OF CONFLICT).
- d) Assim que uma aeronave se afastar da sua autorização ou instrução ATC, em conformidade com um RA, ou um piloto reportar um RA, o controlador deixa de ser responsável por estabelecer a separação entre essa aeronave e as outras aeronaves afetadas como consequência direta da manobra induzida pelo RA. O controlador retoma a responsabilidade por estabelecer a separação para todas as aeronaves afetadas quando:
- 1) Acusa a receção de um reporte da tripulação de voo informando que a aeronave retomou as operações segundo a autorização em vigor, ou
 - 2) Acusa a receção de um reporte da tripulação de voo informando que a aeronave retoma as operações segundo a autorização em vigor e emite uma autorização alternativa, de que a tripulação de voo acusa a receção.

(*) Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).»;

22) Na secção **SERA.11015, alínea e)**, o **quadro S11-3** é alterado do seguinte modo:

- a) O texto que consta da casa «Significado», correspondente à expressão «WILCO», passa a ter a seguinte redação:
- «Mensagem bem recebida. Instrução vai ser cumprida»;
- b) Na casa por baixo da expressão «WILCO», é suprimida a expressão «Instrução vai ser cumprida»;

23) Na secção **SERA.12005**, é aditada a alínea c) com a seguinte redação:

- «c) As tripulações de voo devem elaborar os reportes utilizando formulários baseados no modelo AIREP ESPECIAL estabelecido no apêndice 5, parte A. Esses reportes devem seguir as instruções para apresentação de reportes que constam do apêndice 5, ponto 2.
- 1) As tripulações de voo, quando da transmissão de reportes aéreos, e os órgãos ATS, quando da retransmissão desses reportes, devem utilizar as instruções detalhadas, incluindo os formatos de mensagens e a fraseologia, constantes do apêndice 5.
 - 2) Os reportes aéreos especiais, que contêm observações de atividade vulcânica, devem ser registados no formulário de reporte aéreo especial relativo a atividade vulcânica. As tripulações de voo que operam em rotas suscetíveis de serem afetadas por nuvens de cinzas vulcânicas devem dispor de formulários baseados no modelo de reporte aéreo especial relativo a atividade vulcânica estabelecido no apêndice 5, parte B.»;

24) A secção **SERA.12020, alínea a), ponto 2)**, passa a ter a seguinte redação:

- «2) Ao centro de observação meteorológica aeronáutica (MWO) associado, em conformidade com o apêndice 5, ponto 3; e»;

25) São aditadas as secções 13 e 14 seguintes:

«SECÇÃO 13

Transponder SSR

SERA.13001 Utilização de um transponder SSR

- a) Quando uma aeronave tiver instalado um *transponder* SSR operacional, o piloto deve utilizá-lo durante todo o tempo do voo, independentemente de a aeronave se encontrar dentro ou fora do espaço aéreo em que é utilizado o SSR para efeitos de ATS.
- b) Os pilotos não devem utilizar a função IDENT, salvo a pedido do ATS.
- c) Com exceção dos voos operados num espaço aéreo designado pela autoridade competente em que a utilização do *transponder* seja obrigatória, as aeronaves sem energia elétrica suficiente estão dispensadas do cumprimento do requisito de utilização ininterrupta do *transponder*.

SERA.13005 Transponder SSR no Modo A — programação do código

- a) Para indicar que se encontra numa situação de contingência específica, o piloto de uma aeronave equipada com SSR deve:
 - 1) Selecionar o código 7700 para indicar uma situação de emergência, a menos que tenha previamente recebido instruções do ATC para utilizar o *transponder* num código específico. Neste último caso, o piloto pode, não obstante, selecionar o código 7700 sempre que tenha uma razão específica para considerar que esta seria a medida mais adequada;
 - 2) Selecionar o código 7600 para indicar uma situação de falha das radiocomunicações;
 - 3) Tentar selecionar o código 7500 para indicar uma situação de interferência ilícita. Se as circunstâncias o justificarem, deve antes ser utilizado o código 7700.
- b) Exceto nos casos descritos na alínea a) *supra*, o piloto deve:
 - 1) Selecionar os códigos de acordo com as instruções do órgão ATS; ou
 - 2) Na ausência de instruções do ATS relativas à programação do código, selecionar o código 2000 ou outro conforme prescrito pela autoridade competente; ou
 - 3) Quando não receber serviços de tráfego aéreo, selecionar o código 7000 para melhorar a deteção de aeronaves devidamente equipadas, salvo disposição em contrário da autoridade competente.

- c) Quando se observa que o código exibido no visor de situação é diferente do atribuído à aeronave:
- 1) Deve ser pedido ao piloto para confirmar o código selecionado e, se a situação o justificar, para voltar a selecionar o código correto; e
 - 2) Se a discrepância entre os códigos atribuídos e os códigos exibidos persistir, deve ser pedido ao piloto para suspender a utilização do *transponder* da aeronave. Esta situação deve ser notificada à posição de controlo seguinte e a qualquer outro órgão afetado que utilize o SSR e/ou a multilateração (MLAT) na prestação de ATS.

SERA.13010 Informação derivada da altitude-pressão

- a) Quando a aeronave tiver instalado equipamento operacional em modo C, o piloto deve operar continuamente este modo, salvo indicação em contrário do ATC.
- b) Salvo disposição em contrário da autoridade competente, a informação sobre o nível derivado da altitude de pressão apresentada ao controlador deve ser verificada pelo menos uma vez por cada órgão ATC adequadamente equipado quando do contacto inicial com a aeronave em causa ou, se tal não for exequível, no mais curto prazo possível.

SERA.13015 *Transponder* SSR no Modo S — identificação da aeronave

- a) As aeronaves equipadas com o modo S que dispõem de uma funcionalidade de identificação de aeronave devem transmitir a identificação da aeronave conforme especificado na casa 7 do plano de voo da OACI ou, caso não tenha sido preenchido qualquer plano de voo, a matrícula da aeronave.
- b) Sempre que no visor de situação se observar que a identificação transmitida por uma aeronave equipada com modo S 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, o controlador 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 para fins de identificação, de que a identificação transmitida pela aeronave é incorreta.

SERA.13020 Falha do *transponder* SSR caso seja obrigatório dispor de um *transponder* a funcionar

- a) Em caso de falha do *transponder* após a partida, os órgãos ATC devem tentar garantir a continuação do voo para o aeródromo de destino, de acordo com o plano de voo. É previsível, no entanto, que os pilotos tenham de cumprir restrições específicas.
- b) Caso o *transponder* esteja inoperacional e não possa ser posto em funcionamento antes da partida, os pilotos devem:
 - 1) Informar o ATS, o mais rapidamente possível, de preferência antes da apresentação de um plano de voo;
 - 2) Preencher a casa 10 do formulário de plano de voo da OACI, sob SSR, com o caractere «N» para indicar a total inoperacionalidade do *transponder* ou, em caso de avaria parcial do equipamento, com o caractere correspondente à capacidade restante do *transponder*; e
 - 3) Cumprir os procedimentos publicados para solicitar uma dispensa da exigência de dispor de um *transponder* SSR a funcionar.

SECÇÃO 14

Procedimentos para as comunicações de voz**SERA.14001 Disposições gerais**

Deve ser utilizada a fraseologia-padrão em todas as situações para as quais tenha sido especificada. Apenas quando a fraseologia-padrão não servir para determinada transmissão, deve ser utilizada uma linguagem clara.

SERA.14005 Categorias de mensagens

- a) As categorias de mensagens tratadas pelo serviço móvel aeronáutico e a ordem de prioridade no estabelecimento de comunicações e na transmissão de mensagens devem estar em conformidade com o quadro S14-1.

Quadro S14-1

Categoria de mensagem e sinal de ordem de prioridade radiotelefónica	Sinal radiotelefónico
a) Chamadas de perigo, mensagens de perigo e tráfego em perigo	MAYDAY
b) Mensagens de urgência, incluindo as mensagens precedidas do sinal de transportes médicos	PAN PAN ou PAN PAN MEDICAL
c) Comunicações relativas à radiogoniometria	—
d) Mensagens relativas à segurança de voo	—
e) Mensagens meteorológicas	—
f) Mensagens relativas à regularidade de voo	—

- b) As mensagens de perigo e o tráfego em perigo devem ser tratados em conformidade com o disposto na secção SERA.14095.
- c) As mensagens de urgência e o tráfego com urgência, incluindo as mensagens precedidas do sinal de transportes médicos, devem ser tratados em conformidade com o disposto na secção SERA.14095.

SERA.14010 Mensagens relativas à segurança de voo

As mensagens relativas à segurança de voo compreendem os seguintes elementos:

- a) Mensagens de movimento e mensagens de controlo;
- b) Mensagens originadas por um operador de aeronaves ou por uma aeronave e que constituem motivo de preocupação imediata para uma aeronave em voo;
- c) Aviso meteorológico que constitui motivo de preocupação imediata para uma aeronave em voo ou pronta para a descolagem (comunicado individualmente ou por radiodifusão);
- d) Outras mensagens relativas a aeronaves em voo ou prontas para a descolagem.

SERA.14015 Língua a utilizar nas comunicações ar-solo

- a) As comunicações radiotelefónicas ar-solo devem ser efetuadas em inglês ou na língua habitualmente utilizada pela estação no solo.

- b) A língua inglesa deve estar disponível, a pedido de qualquer aeronave, em todas as estações no solo que servem aeródromos e rotas designados utilizados por serviços aéreos internacionais. Salvo disposição em contrário da autoridade competente para casos específicos, deve ser utilizada a língua inglesa nas comunicações entre o órgão ATS e as aeronaves nos aeródromos com mais de 50 000 movimentos IFR internacionais por ano. Os Estados-Membros em que, na data da entrada em vigor do presente regulamento, a língua inglesa não seja a única língua utilizada nas comunicações realizadas nesses aeródromos entre o órgão ATS e as aeronaves, podem decidir não aplicar o requisito relativo à utilização da língua inglesa e informar a Comissão em conformidade. Neste caso, esses Estados-Membros devem realizar, o mais tardar até 31 de dezembro de 2017, um estudo sobre a possibilidade de exigir a utilização da língua inglesa nas comunicações entre o órgão ATS e as aeronaves nesses aeródromos por motivos de segurança, de modo a evitar a incursão de aeronaves numa pista ocupada ou outros riscos de segurança, tendo em conta as disposições aplicáveis da legislação nacional e da União sobre a utilização das línguas. Os Estados-Membros devem tornar público esse estudo e comunicar as suas conclusões à Agência e à Comissão.
- c) As línguas disponíveis numa determinada estação no solo devem constar das publicações de informação aeronáutica («*Aeronautical Information Publication-AIP*») e outras informações aeronáuticas publicadas relativas a essas instalações.

SERA.14020 Soletração nas comunicações radiotelefónicas

Quando são soletrados em radiotelegrafia nomes próprios, abreviaturas de serviços e palavras cuja grafia suscite dúvidas, deve ser utilizado o alfabeto que consta do quadro S14-2.

Quadro S14-2

O alfabeto de soletração radiotelefónica

Letra	Palavra	Pronúncia aproximada (em português e inglês) (Representação no alfabeto latino)
A	Alfa	<u>AL</u> FA (<u>AL</u> FAH)
B	Bravo	<u>BRA</u> VO (<u>BRAH</u> VOH)
C	Charlie	<u>TCHAR</u> LI <i>ou</i> <u>CHAR</u> LI (<u>CHAR</u> LEE <i>ou</i> <u>SHAR</u> LEE)
D	Delta	<u>DEL</u> TA (<u>DELL</u> TAH)
E	Echo	<u>E</u> CO (<u>ECK</u> OH)
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROTE (<u>FOKS</u> TROT)
G	Golf	GOL FE (GOLF)
H	Hotel	HOU <u>TEL</u> (HO <u>TELL</u>)
I	India	<u>IN</u> DIA (<u>IN</u> DEE AH)
J	Juliett	<u>DJU</u> LI <u>ETE</u> (<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>)
K	Kilo	<u>QUI</u> LOU (<u>KEY</u> LOH)

Letra	Palavra	Pronúncia aproximada (em português e inglês) (Representação no alfabeto latino)
L	Lima	<u>LI</u> MA (<u>LEE</u> MAH)
M	Mike	MAI <u>QUE</u> (MIKE)
N	November	NO <u>VEM</u> BAR (NO <u>VEM</u> BER)
O	Oscar	<u>OCE</u> CA (<u>OSS</u> CAH)
P	Papa	<u>PA</u> PA (PAH <u>PAH</u>)
Q	Quebec	QUE <u>BE</u> QUE (KEH <u>BECK</u>)
R	Romeo	<u>ROU</u> MIOU (<u>ROW</u> ME OH)
S	Sierra	SI <u>E</u> RA (SEE <u>AIR</u> RAH)
T	Tango	<u>TAN</u> GO (<u>TANG</u> GO)
U	Uniform	<u>IU</u> NIFORME (<u>YOU</u> NEE FORM) ou <u>U</u> NI FOR ME (<u>OO</u> NEE FORM)
V	Victor	<u>VIQUE</u> TA (<u>VIK</u> TAH)
W	Whiskey	<u>UISS</u> QUI (<u>WISS</u> KEY)
X	X-ray	<u>ECS</u> REI (<u>ECKS</u> RAY)
Y	Yankee	<u>IAN</u> QUI (<u>YANG</u> KEY)
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU (<u>ZOO</u> LOO)

Na representação aproximada utilizando o alfabeto latino, as sílabas acentuadas estão sublinhadas.

SERA.14025 Princípios que regem a identificação das rotas ATS com exceção das rotas-padrão de partida e chegada

a) Utilização de designadores de rotas ATS nas comunicações

- 1) Nas comunicações de voz, a letra de base de um designador deve ser pronunciada em conformidade com o alfabeto de soletração que consta do quadro S14-2.
- 2) Caso se utilizem os prefixos K, U ou S nas comunicações de voz, estes devem ser pronunciados da seguinte forma:
 - i) K — KOPTER
 - ii) U — UPPER
 - iii) S — SUPERSONIC

- b) A palavra «kopter» deve ser pronunciada como na palavra «helicopter» e as palavras «upper» e «supersonic» como na língua inglesa.

SERA.14026 Pontos significativos

Normalmente, para referir o ponto significativo nas comunicações de voz, deve ser utilizado o nome em linguagem clara dos pontos significativos definidos pela localização de uma ajuda de radionavegação, ou o «nome-código» pronunciável de cinco letras único dos pontos significativos não definidos pela localização de uma ajuda de radionavegação. Se não for utilizado o nome em linguagem clara da localização de uma ajuda de radionavegação, este deve ser substituído pelo designador codificado que, nas comunicações de voz, deve ser pronunciado em conformidade com o alfabeto de soletração.

SERA.14030 Utilização de designadores para as rotas-padrão de partida e chegada por instrumentos

Nas comunicações de voz, deve ser utilizado, em linguagem clara, o designador para as rotas-padrão de partida e de chegada por instrumentos.

SERA.14035 Transmissão de números nas comunicações radiotelefónicas

a) Transmissão de números

- 1) Todos os números utilizados na transmissão de indicativos de chamada das aeronaves, rumos, pistas, direção e velocidade do vento 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»).
- 2) Todos os números utilizados na transmissão de outras informações, que não as descritas na alínea a), ponto 1), devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente, à exceção dos números que contenham centenas redondas e milhares redondos, que devem ser transmitidos pronunciando cada dígito correspondente ao número de centenas ou de milhares, seguido da palavra «CEM» («HUNDRED») ou «MIL» («THOUSAND»), consoante o caso. As combinações de milhares e centenas redondas devem ser transmitidas pronunciando cada dígito correspondente ao número de milhares seguido da palavra «MIL» («THOUSAND»), seguindo-se-lhe o número de centenas e a palavra «CEM» («HUNDRED»).
- 3) Nos casos em que é necessário clarificar o número transmitido como milhares redondos e/ou centenas redondas, o número deve ser transmitido pronunciando cada dígito separadamente.
- 4) Ao fornecer informação acerca da direção relativa a um objeto ou tráfego conflitante em termos das 12 horas do relógio, essa informação deve ser dada pronunciando os dígitos em conjunto, como, por exemplo «DEZ HORAS» («TEN O'CLOCK») ou «ONZE HORAS» («ELEVEN O'CLOCK»).
- 5) Os números que contenham uma casa decimal devem ser transmitidos conforme definido na alínea a), ponto 1), com a casa decimal na sequência adequada, indicada pela palavra «DECIMAL».
- 6) Para identificar o canal de transmissão nas comunicações radiotelefónicas em frequência muito alta (VHF) devem ser utilizados os seis dígitos do designador numérico, exceto se os quinto e sexto dígitos forem zeros, caso em que só devem ser utilizados os quatro primeiros dígitos.

SERA.14040 Pronúncia dos números

Quando a língua utilizada na comunicação for o inglês, os números devem ser transmitidos utilizando a pronúncia indicada no quadro S14-3:

Quadro S14-3

Numeral ou elemento numérico	Pronúncia
0	ZI-ROU (zero)
1	U-ANE (one)
2	TU (two)
3	TRI (three)
4	F <u>O</u> RE (four)
5	FAIVE (five)
6	SICS (six)
7	S <u>E</u> VANE (seven)
8	EITE (eight)
9	NAI-NE (nine)
10	TEN (ten)
11	E-LE <u>V</u> AN (eleven)
12	TUELVE (twelve)
Decimal	DEC <u>I</u> MOLE
Hundred	HANDRE <u>D</u> E
Thousand	TAU <u>Z</u> ANDE

SERA.14045 Técnica de transmissão

- a) As transmissões devem ser efetuadas de forma concisa e em tom normal de conversação.
- b) Nas comunicações radiotelefónicas devem ser utilizadas as seguintes palavras e expressões, conforme adequado, que terão o significado que lhes é atribuído no quadro S14-4:

Quadro S14-4

Expressão	Significado
ACUSE RECEÇÃO (ACKNOWLEDGE)	«Confirme que recebeu e compreendeu a mensagem.»
AFIRMATIVO (AFFIRM)	«Sim.»

Expressão	Significado
APROVADO (APPROVED)	«Concessão de permissão para ação proposta.»
SEPARAÇÃO (BREAK) (na mensagem)	«Indico por este meio a separação entre partes da mensagem.»
SEPARAÇÃO SEPARAÇÃO (BREAK BREAK) (de mensagens)	«Indico por este meio a separação entre mensagens transmitidas a diferentes aeronaves num ambiente muito sobrecarregado.»
CANCELE (CANCEL)	«Anule a autorização previamente transmitida.»
VERIFIQUE (CHECK)	«Examine um sistema ou procedimento.»
AUTORIZADO (CLEARED)	«Autorizado a prosseguir a operação nas condições especificadas.»
CONFIRME (CONFIRM)	«Peço a verificação de: (autorização, instrução, ação, informação).»
CONTACTE (CONTACT)	«Estabeleça comunicações com...»
CORRETO (CORRECT)	«Verdadeiro» ou «Exato».
CORREÇÃO (CORRECTION)	«Foi cometido um erro na transmissão (ou mensagem indicada). A versão correta é...»
IGNORE (DISREGARD)	«Não considere.»
COMO ESTÁ A OUVIR (HOW DO YOU READ)	«Qual é a legibilidade da minha transmissão?» [ver secção SERA.14070, alínea c)]
EU REPITO (I SAY AGAIN)	«Vou repetir, para clarificar ou enfatizar.»
MANTENHA (MAINTAIN)	«Continue de acordo com as condições especificadas» ou no seu sentido literal.
MANTENHA ESCUTA (MONITOR)	«Mantenha a escuta (frequência).»
NEGATIVO (NEGATIVE)	«Não» ou «Permissão não concedida» ou «Incorreto» ou «Incapaz».
ESCUTO (OVER)	«A minha transmissão terminou e aguardo a sua resposta.»
TERMINADO (OUT)	«Esta troca de mensagens chegou ao fim e não aguardo resposta.»
REPITA A MENSAGEM RECEBIDA (READ BACK)	«Repita toda a mensagem, ou a parte especificada, exatamente como a recebeu.»
REAUTORIZADO (RECLEARED)	«A sua última autorização foi alterada e a nova autorização substitui a anterior ou parte dela.»
REPORTE (REPORT)	«Transmita-me a seguinte informação...»
SOLICITO (REQUEST)	«Gostaria de saber...» ou «Gostaria de obter...»
ENTENDIDO (ROGER)	«Recebi a sua última transmissão na totalidade.»

Expressão	Significado
REPITA A SUA MENSAGEM (SAY AGAIN)	«Repita tudo, ou a parte seguinte... da sua última transmissão.»
FALE MAIS DEVAGAR (SPEAK SLOWER)	«Transmita a mensagem mais pausadamente»
AGUARDE (STANDBY) (contactá-lo-ei ou será contactado)	«Aguarde contacto.»
IMPOSSÍVEL (UNABLE)	«Não posso cumprir o seu pedido, instrução ou autorização.»
ASSIM FAREI (WILCO)	(Abreviatura de «will comply») «Compreendi a sua mensagem e procederei de acordo com as instruções.»
DIGA DUAS VEZES/AS PALAVRAS SERÃO DITAS DUAS VEZES (WORDS TWICE)	a) <i>Caso se trate de um pedido:</i> «A comunicação está difícil. Repita cada palavra, ou grupo de palavras, duas vezes.» b) <i>Caso se trate de uma informação:</i> «Como a comunicação está difícil, vou transmitir repetindo cada palavra, ou grupo de palavras, duas vezes.»

SERA.14050 Indicativos de chamadas radiotelefónicas para aeronaves

a) Indicativos de chamadas completos

O indicativo de chamada radiotelefónica das aeronaves deve pertencer a um dos tipos seguintes:

- 1) Tipo a) — os caracteres correspondentes à matrícula da aeronave; ou
- 2) Tipo b) — o designador telefónico do operador da aeronave, seguido dos quatro últimos caracteres da matrícula da aeronave;
- 3) Tipo c) — o designador telefónico do operador da aeronave, seguido da identificação do voo.

b) Indicativos de chamada abreviados

Os indicativos de chamada radiotelefónica das aeronaves indicados na alínea a), com exceção do tipo c), podem ser abreviados nos casos previstos na secção SERA.14055, alínea c). Os indicativos de chamada abreviados devem assumir a seguinte forma:

- 1) Tipo a) — o primeiro caractere da matrícula e, pelo menos, os dois últimos caracteres do indicativo de chamada;
- 2) Tipo b) — o designador telefónico do operador da aeronave, seguido de pelo menos os dois últimos caracteres do indicativo de chamada;
- 3) Tipo c) — sem forma abreviada.

SERA.14055 Procedimentos radiotelefónicos

a) As aeronaves não devem alterar o tipo de indicativo de chamada radiotelefónica durante o voo, exceto de forma temporária, a pedido de um órgão ATC e no interesse da segurança. Exceto por razões de segurança, não deverá ser dirigida qualquer transmissão a uma aeronave durante a descolagem, durante a última parte da aproximação final ou durante a corrida de aterragem.

b) Estabelecimento de comunicações radiotelefónicas

- 1) Quando do estabelecimento das comunicações, devem ser sempre utilizados os indicativos de chamada radiotelefónica completos. Ao estabelecerem a comunicação, as aeronaves devem iniciar as suas chamadas pela designação da estação contactada, seguida da designação da estação que efetua a chamada.

- 2) Na resposta às chamadas acima mencionadas deve utilizar-se o indicativo de chamada da estação que efetua a chamada, seguido do indicativo de chamada da estação que responde, o que se considerará um convite à estação que efetua a chamada para prosseguir a transmissão. No caso das transferências de comunicações no âmbito de um órgão ATS, pode ser omitido o indicativo de chamada deste último, se autorizado pela autoridade competente.
 - 3) Quando se pretende estabelecer contacto, as comunicações devem começar com a realização de uma chamada e com uma resposta, a menos que se tenha a certeza de que a estação a contactar receberá a chamada, caso em que a estação que efetua a chamada pode transmitir a mensagem sem esperar por uma resposta da estação contactada.
- c) Comunicações radiotelefónicas ulteriores
- 1) Os indicativos de chamada radiotelefónica abreviados especificados na secção SERA.14050, alínea b), só devem ser utilizados depois de estabelecida uma comunicação satisfatória e desde que esteja excluído qualquer risco de confusão. A aeronave só deve utilizar o seu indicativo de chamada abreviado depois de ter sido contactada por essa via pela estação aeronáutica.
 - 2) Quando da concessão de autorizações ATC e da repetição dessas mesmas autorizações, os controladores e os pilotos devem sempre acrescentar o indicativo de chamada da aeronave a que se aplica a autorização. Em circunstâncias que não as enunciadas acima, após o estabelecimento do contacto, deve ser permitido manter comunicações ininterruptas em ambos os sentidos, sem nova identificação ou chamada, até terminar o contacto.

SERA.14060 Transferência de comunicações VHF

- a) A aeronave deve ser avisada pelo órgão ATS competente para passar de uma frequência rádio para outra, em conformidade com os procedimentos acordados. Na ausência desse aviso, a aeronave deve notificar o órgão ATS antes de essa transferência ser efetuada.
- b) Ao estabelecer contacto inicial ou sair de uma frequência VHF, a aeronave deve transmitir as informações eventualmente prescritas pelo ANSP responsável pela prestação de serviços e aprovadas pela autoridade competente.

SERA.14065 Procedimentos radiotelefónicos para mudança de canal de comunicações de voz ar-solo

- a) Salvo disposição em contrário estabelecida pelo ANSP responsável pela prestação de serviços e aprovada pela autoridade competente, a chamada inicial para um órgão ATS 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 e, no caso das aeronaves incluídas na categoria «rasto de turbulência forte» a palavra «Forte» (*Heavy*) ou «Super» se a aeronave tiver sido identificada como tal pela autoridade competente;
 - 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) Os pilotos devem fornecer as informações de nível referenciadas ao inteiro mais próximo dos 30 m ou de 100 pés, conforme indicado no respetivo altímetro.
- c) Chamada inicial para a torre de controlo do aeródromo

No caso das aeronaves às quais sejam prestados serviços de controlo de aeródromo, a chamada inicial deve conter:

- 1) A designação do órgão ATS que está a ser contactado;
- 2) O indicativo de chamada e, no caso das aeronaves incluídas na categoria «rasto de turbulência forte», a palavra «Forte» (*Heavy*) ou «Super» se a aeronave tiver sido identificada como tal pela autoridade competente;
- 3) A posição; e

- 4) Outros elementos exigidos pelo ANSP responsável pela prestação de serviços e aprovados pela autoridade competente.

SERA.14070 Procedimentos de teste

- a) As transmissões de teste devem ser realizadas da seguinte forma:

- 1) A identificação da estação que está a ser contactada;
- 2) A identificação da estação que efetua a chamada;
- 3) A expressão «VERIFICAÇÃO RÁDIO» («RADIO CHECK»);
- 4) A frequência utilizada.

- b) A resposta a uma transmissão de teste deve incluir:

- 1) A identificação da estação que solicita o teste;
- 2) A identificação da estação que dá resposta;
- 3) Informações relativas à legibilidade da estação que solicita a transmissão de teste.

- c) Aquando da realização de testes, deve ser utilizada a seguinte escala de legibilidade:

Escala de legibilidade

- | | |
|---------------------------------|-----|
| 1) Ilegível | — 1 |
| 2) Ocasionalmente legível | — 2 |
| 3) Legível, mas com dificuldade | — 3 |
| 4) Legível | — 4 |
| 5) Perfeitamente legível | — 5 |

SERA.14075 Estabelecimento de comunicações

- a) As comunicações devem ser concisas e inequívocas e utilizar, sempre que disponível, a fraseologia-padrão.

- 1) Quando transmitida por uma aeronave, a acusação de receção de uma mensagem deve incluir o indicativo de chamada dessa aeronave.
- 2) Quando um órgão ATS transmite uma acusação de receção a uma aeronave, deve incluir o indicativo de chamada da aeronave, seguido, se considerado necessário, do indicativo de chamada do órgão ATS.

- b) Fim da conversação

A conversação radiotelefónica deve ser dada por terminada pelo órgão ATS recetor ou pela aeronave através do seu próprio indicativo de chamada.

- c) Correções e repetições

- 1) Quando tiver sido cometido um erro na transmissão, deve ser pronunciada a palavra «CORREÇÃO» (CORRECTION), repetido o último grupo ou frase transmitido corretamente e, em seguida, transmitida a versão correta.
- 2) Se a melhor forma de efetuar uma correção for a repetição de toda a mensagem, deve ser utilizada a frase «CORREÇÃO, REPITO» (CORRECTION, I SAY AGAIN), antes de a mensagem ser transmitida pela segunda vez.
- 3) Em caso de dúvidas quanto à exatidão da mensagem recebida, a estação recetora deve solicitar a sua repetição na totalidade ou em parte.

- 4) Se for necessário repetir uma mensagem inteira, deve ser pronunciada a palavra «REPITA» (SAY AGAIN). Se for necessário repetir parte de uma mensagem, deve usar-se a frase: «REPITA TUDO ANTES DE» (SAY AGAIN ALL BEFORE) ... (primeira palavra recebida satisfatoriamente); ou «REPITA ENTRE» (SAY AGAIN) ... (palavra anterior à parte em falta) «E» (AND) ... (palavra a seguir à parte em falta); ou «VOLTE A REPETIR TUDO A SEGUIR A» (SAY AGAIN ALL AFTER) ... (última palavra recebida satisfatoriamente).
- d) Se, ao verificar a exatidão de uma repetição, forem detetados elementos incorretos, o operador deve transmitir a expressão «NEGATIVO, EU REPITO» (NEGATIVE I SAY AGAIN) no final da repetição, seguidas da versão correta dos elementos em causa.

SERA.14080 Escuta de comunicações/horas de serviço

- a) Durante o voo, as aeronaves devem manter a escuta quando a autoridade competente assim o exija e, exceto por razões de segurança, não devem cessar a escuta sem informar o órgão ATS em causa.
- 1) As aeronaves que efetuam voos de longo curso sobre a água ou voos sobre áreas designadas para cujo sobrevoo se exige que estejam equipadas com um transmissor localizador de emergência (ELT) devem manter continuamente escuta na frequência VHF de emergência 121,5 MHz, exceto durante os períodos em que as aeronaves efetuam comunicações noutros canais VHF ou quando as limitações do equipamento de bordo ou as funções na cabina de pilotagem não permitirem a escuta simultânea de dois canais.
- 2) As aeronaves devem manter continuamente escuta na frequência VHF de emergência 121,5 MHz nas zonas ou rotas onde se verifique a possibilidade de interceção de aeronaves ou existam outras situações perigosas, e em que a autoridade competente tenha estabelecido esse requisito.
- b) As estações aeronáuticas devem manter uma escuta contínua no canal VHF de emergência de 121,5 MHz durante as horas de serviço dos órgãos com esta frequência instalada. Em caso de colocação de duas ou mais estações, para cumprir o requisito bastará manter escuta na frequência de 121,5 MHz numa delas.
- c) Quando, por qualquer motivo, uma aeronave ou um órgão ATS tiver necessidade de suspender a operação deve, se possível, informar as outras estações em causa, indicando a hora prevista para retoma da operação. Quando a operação for retomada, as outras estações interessadas devem ser informadas do facto. Caso seja necessário suspender a operação para além da hora indicada no primeiro aviso, uma hora revista para a retoma das operações deve, se possível, ser transmitida à hora ou próximo da hora inicialmente indicada.

SERA.14085 Utilização da transmissão às cegas

- a) Quando uma aeronave não puder estabelecer contacto no canal designado, no canal utilizado anteriormente ou noutro canal adequado à rota, nem conseguir estabelecer comunicação com o órgão ATS competente, com outro órgão ATS ou com outra aeronave utilizando todos os meios disponíveis, deve transmitir a sua mensagem duas vezes no canal ou canais designados, precedida da frase «TRANSMITINDO ÀS CEGAS» (TRANSMITTING BLIND) e, se necessário, incluir o destinatário ou destinatários da mensagem.
- b) Quando uma aeronave não puder estabelecer comunicação devido a falha do recetor, deve transmitir reportes nas horas ou posições previstas, no canal em uso, precedidos da frase «TRANSMITINDO ÀS CEGAS DEVIDO A FALHA DO RECETOR» (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). A aeronave deve:
- 1) Transmitir a mensagem pretendida, seguida de uma repetição completa;
- 2) Anunciar a hora da transmissão prevista seguinte;
- 3) Se lhe estiverem a ser prestados serviços ATS, transmitir informações relativas às intenções do piloto-comandante no que diz respeito à continuação do voo.

SERA.14087 Utilização da técnica de comunicação de retransmissão

- a) Caso um órgão ATS não tenha sido capaz de estabelecer o contacto com uma aeronave após ter efetuado chamadas nas frequências em que se considera que a aeronave está a escutar, deve proceder do seguinte modo:
- 1) Pedir aos outros órgãos ATS que prestem assistência, contactando a aeronave e retransmitindo as mensagens, se necessário; e

- 2) Pedir às outras aeronaves nessa rota que tentem estabelecer a comunicação com a aeronave e retransmitir as mensagens, se necessário.
- b) As disposições da alínea a) devem igualmente aplicar-se:
- 1) A pedido do órgão ATS interessado;
 - 2) Quando uma comunicação esperada de uma aeronave não tenha sido recebida dentro de um período de tempo tal que se suspeite da ocorrência de uma falha de comunicação.

SERA.14090 Procedimentos de comunicação específicos

a) Movimento de veículos

A fraseologia para o movimento de veículos na área de manobra, com exceção dos tratores de reboque, deve ser a mesma que a usada para o movimento de aeronaves, com exceção das instruções de rolagem, caso em que a palavra «ROLE» (TAXI) deve ser substituída pela palavra «PROSSIGA» (PROCEED) 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 da categoria de turbulência de rasto forte

- 1) No caso das aeronaves na categoria de rasto de turbulência forte, quando do contacto radiotelefónico inicial entre essa aeronave e os órgãos ATS, deve ser incluída a palavra «Forte» (Heavy) imediatamente após o indicativo de chamada da aeronave.
- 2) No caso de aeronaves específicas na categoria de rasto de turbulência forte, conforme identificadas pela autoridade competente, quando do contacto radiotelefónico inicial entre essas aeronaves e os órgãos ATS, deve ser incluída a palavra «Super» imediatamente após o indicativo de chamada das aeronaves.

d) Procedimentos de desvio devido a condições meteorológicas

Quando o piloto inicia comunicações com o órgão ATC, poderá obter uma resposta rápida declarando «SOLICITO DESVIO DEVIDO A CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS» (WEATHER DEVIATION REQUIRED) para indicar a prioridade na frequência e para resposta do órgão ATC. Quando necessário, o piloto deve estabelecer as comunicações utilizando a chamada de urgência «PAN PAN» (preferencialmente repetida três vezes).

SERA.14095 Procedimentos relativos às comunicações radiotelefónicas de perigo e de urgência

a) Disposições gerais

- 1) A condição de tráfego na situação de perigo ou urgência deve incluir todas as mensagens radiotelefónicas relativas às condições de perigo e de urgência, respetivamente. As condições de perigo e de urgência são definidas do seguinte modo:
 - i) *Perigo*: condição de estar sob ameaça de um perigo grave e/ou iminente e de necessitar de assistência imediata.
 - ii) *Urgência*: condição que afeta a segurança de uma aeronave ou outro veículo, ou de alguma pessoa a bordo ou que esteja ao alcance da vista, mas que não necessite de assistência imediata.
- 2) O sinal radiotelefónico de perigo «MAYDAY» e o sinal radiotelefónico de urgência «PAN PAN» devem ser utilizados no início da primeira comunicação de perigo e de urgência, respetivamente. No início de qualquer comunicação ulterior no âmbito do tráfego em situação de perigo e urgência, deve ser permitido utilizar os sinais radiotelefónicos de perigo e de urgência.
- 3) O originador de mensagens dirigidas a uma aeronave numa situação de perigo ou de urgência deve limitar o número, o volume e o conteúdo dessas mensagens ao mínimo exigido pela condição.

- 4) Se o órgão ATS contactado pela aeronave não acusar a receção da mensagem de perigo ou de urgência, a assistência cabe aos outros órgãos ATS, conforme estabelecido na alínea b), pontos 2) e 3), respetivamente.
 - 5) O tráfego na situação de perigo e de urgência deve normalmente ser mantido na frequência em que surgiu a condição, até se considerar que poderá ser prestada uma melhor assistência com a transferência para outra frequência.
 - 6) Nas comunicações de perigo e de urgência, em geral, as transmissões radiotelefónicas devem ser feitas lenta e distintamente, pronunciando claramente cada palavra para facilitar a transcrição.
- b) Comunicações de perigo em radiotelefonía
- 1) Medidas a tomar pelas aeronaves em perigo

Além de ser precedida do sinal radiotelefónico de perigo «MAYDAY», de acordo com o previsto na alínea a), ponto 2), preferencialmente repetido três vezes, a mensagem de perigo a enviar por uma aeronave em perigo deve:

 - i) ser transmitida na frequência ar-solo em uso naquele momento;
 - ii) consistir, tanto quanto possível, nos elementos a seguir enunciados, pronunciados distintamente e, se possível, pela seguinte ordem:
 - A) o nome do órgão ATS ao qual a mensagem é dirigida (se o tempo e as circunstâncias o permitirem);
 - B) a identificação da aeronave;
 - C) a natureza da situação de perigo;
 - D) a intenção do piloto-comandante;
 - E) a posição, nível de voo e rumo naquele momento.
 - 2) Medidas a tomar pelo órgão ATS contactado ou pelo primeiro órgão ATS a acusar a receção da mensagem de perigo

O órgão ATS contactado por uma aeronave em perigo ou o primeiro órgão ATS a acusar a receção da mensagem de perigo deve:

 - i) acusar imediatamente a receção da mensagem de perigo;
 - ii) assumir o controlo das comunicações ou transferir específica e claramente tal responsabilidade, informando a aeronave em caso de transferência; e
 - iii) tomar medidas imediatas para se certificar de que é disponibilizada toda a informação necessária e o mais rapidamente possível:
 - A) ao órgão ATS em causa;
 - B) ao operador da aeronave em causa ou ao seu representante, em conformidade com os acordos preestabelecidos;
 - iv) avisar os outros órgãos ATS, conforme adequado, a fim de impedir a transferência de tráfego para a frequência utilizada na comunicação de perigo.
 - 3) Imposição de silêncio
 - i) a aeronave em perigo, ou o órgão ATS que controla o tráfego em perigo, devem poder impor o silêncio, quer a todas as estações do serviço móvel dentro da área, quer a qualquer estação que perturbe o tráfego em perigo. Essas instruções devem ser dirigidas «a todas as estações» ou somente a uma estação, de acordo com as circunstâncias. Em qualquer dos casos, devem utilizar:
 - A) a expressão «PARE TRANSMISSÃO» (STOP TRANSMITTING);
 - B) o sinal radiotelefónico de «MAYDAY».

- ii) a utilização dos sinais especificados na alínea b), ponto 3), subalínea i), está reservada às aeronaves em perigo ou aos órgãos ATS que controlam o tráfego em perigo.
- 4) Medidas a tomar por todos os outros órgãos ATS/aeronaves
- i) as comunicações de perigo têm prioridade absoluta sobre todas as outras comunicações e os órgãos ATS/aeronaves que delas tomem conhecimento não devem transmitir na frequência em causa, a menos que:
- A) a situação de perigo seja cancelada ou o tráfego em perigo tenha terminado;
- B) todo o tráfego em perigo tenha sido transferido para outras frequências;
- C) o órgão ATS que controla as comunicações dê autorização;
- D) a assistência caiba a esses órgãos ATS/aeronaves.
- ii) os órgãos ATS/aeronaves que tenham conhecimento de tráfego em perigo e não possam prestar assistência à aeronave em perigo devem, ainda assim, continuar a escutar esse tráfego até se tornar evidente que está a ser prestada assistência.
- 5) Cessação das comunicações de perigo e do silêncio
- i) quando uma aeronave já não estiver em perigo, deve transmitir uma mensagem a cancelar a situação de perigo.
- ii) quando o órgão ATS que assumiu o controlo de tráfego de comunicações de perigo toma conhecimento do fim da situação de perigo, deve tomar medidas imediatas para que esta informação seja disponibilizada o mais rapidamente possível:
- A) aos órgãos ATS em causa;
- B) ao operador da aeronave em causa, ou ao seu representante, em conformidade com os acordos preestabelecidos.
- iii) a comunicação de perigo e as condições de silêncio devem ser dadas por terminadas mediante a transmissão de uma mensagem que inclui a expressão «TRÁFEGO EM PERIGO TERMINADO» (DISTRESS TRAFFIC ENDED) na frequência ou frequências utilizadas para as comunicações de socorro. Esta mensagem só poderá ser originada pelo órgão ATS que controla as comunicações quando, após receção da mensagem prevista na alínea b), ponto 5), subalínea i), receber a autorização correspondente da autoridade competente.
- c) Comunicações de urgência em radiotelefonia
- 1) Medidas a tomar pela aeronave que comunica uma situação de urgência, com exceção dos casos indicados na alínea c), ponto 4)
- Além de ser precedida do sinal radiotelefónico de urgência «PAN PAN», de acordo com a alínea a), ponto 2), preferencialmente repetido três vezes e pronunciando cada palavra do grupo como a palavra francesa «panne», a mensagem de urgência a enviar por uma aeronave que comunica uma situação de urgência deve ser efetuada da seguinte forma:
- i) estar na frequência ar-solo em uso naquele momento;
- ii) consistir, de acordo com os requisitos, nos elementos a seguir enunciados, pronunciados distintamente e, se possível, pela seguinte ordem:
- A) o nome do órgão ATS ao qual a mensagem é dirigida;
- B) a identificação da aeronave;
- C) a natureza da situação de urgência;
- D) a intenção do piloto-comandante;
- E) a posição, nível de voo e rumo naquele momento;
- F) outras informações úteis.

- 2) Medidas a tomar pelo órgão ATS contactado ou pelo primeiro órgão ATS a acusar a receção da mensagem de urgência

O órgão ATS contactado pela aeronave que comunica uma situação de emergência ou o primeiro órgão ATS a acusar a receção da mensagem de urgência deve:

- i) Acusar a receção da mensagem de urgência;
- ii) Tomar medidas imediatas para se certificar de que é disponibilizada toda informação necessária e o mais rapidamente possível:
 - A) ao órgão ATS em causa;
 - B) ao operador da aeronave em causa ou ao seu representante, em conformidade com os acordos preestabelecidos;
- iii) Se necessário, exercer o controlo das comunicações.

- 3) Medidas a tomar por todos os outros órgãos ATS/aeronaves

As comunicações de urgência têm prioridade sobre todas as outras comunicações, à exceção das comunicações de perigo, e todos os órgãos ATS/aeronaves devem ter o cuidado de não interferir com o tráfego de urgência.

- 4) Medidas a tomar no caso das aeronaves utilizadas para transportes médicos

- i) A utilização do sinal descrito na alínea c), ponto 4), subalínea ii), indica que a mensagem subsequente diz respeito a um transporte médico nos termos das Convenções de Genebra de 1949 e Protocolos adicionais.
- ii) Para anunciar e identificar as aeronaves utilizadas para realizar transportes médicos, a transmissão do sinal radiotelefónico de urgência «PAN PAN», preferencialmente repetido três vezes e pronunciando cada palavra do grupo como a palavra francesa «panne», deve ser seguido do sinal radiotelefónico para os transportes médicos «MÉ DI CAL» («MAY-DEE-CAL», pronunciado como na palavra francesa «médical». A utilização dos sinais descritos acima indica que a mensagem que se segue diz respeito a um transporte médico protegido.

A mensagem deve conter os seguintes dados:

- A) o indicativo de chamada ou outro meio reconhecido de identificação dos transportes médicos;
 - B) a posição dos transportes médicos;
 - C) o número e o tipo de transportes médicos;
 - D) a rota prevista;
 - E) o tempo em rota e a hora de partida e de chegada estimados, conforme o caso; e
 - F) outras informações, como a altitude de voo, as radiofrequências de escuta, as línguas utilizadas e os modos e códigos do radar secundário de vigilância.
- 5) Medidas a tomar pelos órgãos ATS contactados ou por outras estações que recebem uma mensagem de transportes médicos

As disposições previstas na alínea c), pontos 2) e 3), aplicam-se, conforme adequado, aos órgãos ATS que recebem uma mensagem de transportes médicos.»

- 26) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

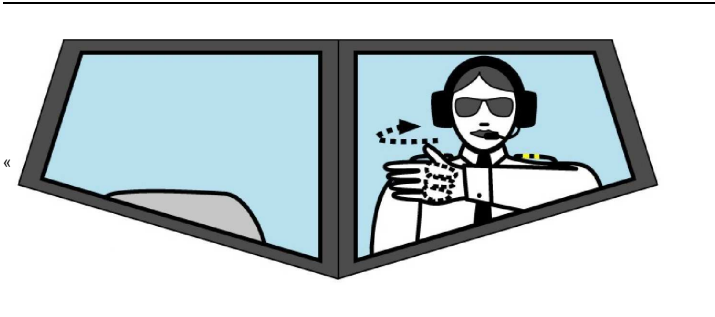
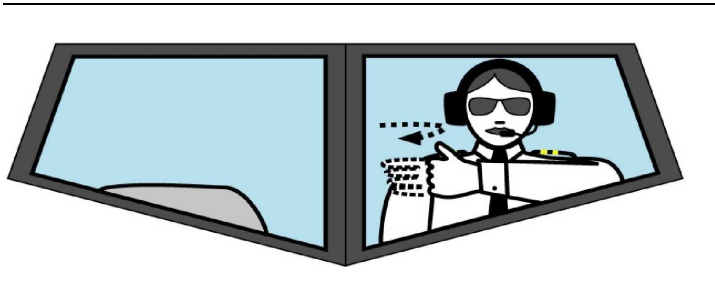
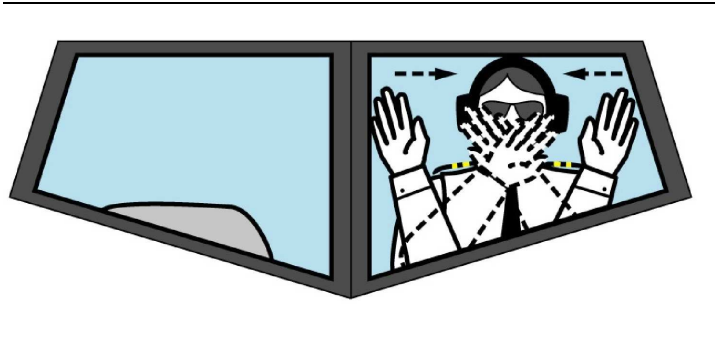
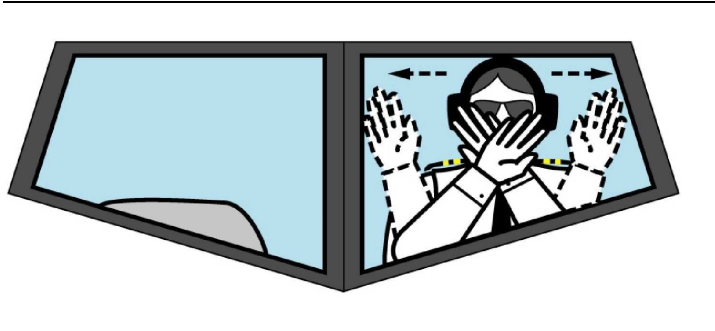
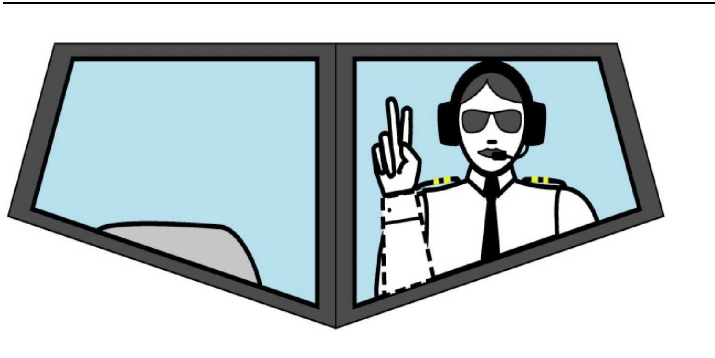
- a) O ponto 1.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.1.2. Os procedimentos de telecomunicações para transmissão de sinais de perigo e de urgência devem cumprir o disposto na secção 14.»

b) O ponto 3.2.4.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.4.1. Cruzes de uma só cor contrastante, branca nas pistas e amarela nos caminhos de circulação (figura A1-6), quando exibidas horizontalmente nas pistas e caminhos de circulação ou partes dos mesmos, indicam uma área imprópria para manobras de aeronaves.»;

c) Os pontos 4.2.1.1, 4.2.1.2 e 4.2.1.3 passam a ter a seguinte redação:

	<p>a) Travado: levantar a mão e o braço, com os dedos esticados, horizontalmente em frente à cara e cerrar o punho.</p>
	<p>b) Destravado: levantar o braço, com o punho cerrado, horizontalmente em frente à cara e esticar os dedos.</p>
	<p>c) Colocar calços: braços estendidos, palmas das mãos viradas para fora, cruzar as mãos na frente da cara.</p>
	<p>d) Retirar calços: mãos cruzadas na frente da cara, palmas das mãos viradas para fora, mover os braços para fora.</p>
	<p>e) Pronto para pôr o(s) motor(es) em marcha: levantar o número adequado de dedos de uma das mãos para indicar o número do motor que vai ser posto em marcha.»</p>

27) No **apêndice 2**, o ponto 5.1.3 passa a ter a seguinte redação:

«5.1.3. Qualquer alteração das informações de pré-lançamento notificadas em conformidade com o ponto 5.1.2 deve ser comunicada ao órgão ATS competente pelo menos seis horas antes da hora estimada de lançamento ou, em caso de investigação sobre perturbações solares ou cósmicas que envolvam um elemento de tempo crítico, não menos de 30 minutos antes da hora prevista de início da operação.»;

28) No **apêndice 4**, o quadro é alterado do seguinte modo:

a) Na coluna «Serviço prestado», na casa relativa ao espaço aéreo da classe C, tipo de voo VFR, o ponto 2) passa a ter a seguinte redação:

«2) Serviço de controlo de tráfego aéreo, informações de tráfego VFR/VFR (e avisos para evitar tráfego, mediante pedido)»,

b) Na coluna «Serviço prestado», na casa relativa ao espaço aéreo da classe D, o texto relativo ao tipo de voo VFR passa a ter a seguinte redação:

«Serviço de controlo de tráfego aéreo, informações de tráfego IFR/VFR e VFR/VFR (e avisos para evitar tráfego, mediante pedido)»;

29) O **apêndice 5** passa a ter a seguinte redação:

«Apêndice 5

Especificações técnicas relativas às observações e reportes de aeronaves por comunicações de voz

A. INSTRUÇÕES PARA APRESENTAÇÃO DE REPORTES

MODELO DE REPORTE AÉREO ESPECIAL (AIREP)

ELEMENTO	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 POSIÇÃO (POSITION) <i>(latitude e longitude)</i> À VERTICAL (OVER) <i>(ponto significativo)</i> AO TRAVÉS (ABEAM) <i>(ponto significativo)</i> <i>(ponto significativo) (marcação) (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 SUBIR PARA NÍVEL DE VOO (CLIMBING TO 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)
	5	Próxima posição e hora estimada de sobrevo <i>(posição) (hora)</i>
	6	Ponto significativo seguinte PRÓXIMA (NEXT) <i>(posição)</i>
Secção 2	7	Hora estimada de chegada <i>(aeródromo) (hora)</i>
	8	Autonomia AUTONOMIA (ENDURANCE) <i>(horas e minutos)</i>
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 (MOUNTAINWAVE 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) — Nuvens de cinzas vulcânicas NUVENS 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)

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 seleccionadas 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.
 - 1.2. 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). Reportar a posição em latitude (2 algarismos para os graus ou 4 algarismos para os graus e minutos, seguidos de «Norte» (North) ou «Sul» (South)) e longitude (3 algarismos para os graus ou 5 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 (2 a 5 caracteres), ou ainda sob a forma de um ponto significativo seguido de um azimute magnético (3 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). Reportar a hora, em horas e minutos UTC (4 algarismos), salvo se os acordos regionais de navegação aérea prescreverem que a hora deve ser comunicada em minutos após a hora (2 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). Reportar o nível de voo através de 3 algarismos quando utilizado o acerto altimétrico referido à pressão padrão. Reportar a altitude em metros seguida de «METROS» («METRES»), ou em pés seguida de «PÉS» («FEET»), se o acerto altimétrico estiver ajustado ao QNH. Reportar «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 sobrevoos 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 sobrevoos dessa posição. Reportar a hora, em horas e minutos UTC (4 algarismos), salvo se os acordos regionais de navegação aérea prescreverem que a hora deve ser indicada em minutos após a hora (2 algarismos).

Elemento 6 — PONTO SIGNIFICATIVO SEGUINTE (ENSUING SIGNIFICANT POINT). Comunicar o ponto significativo seguinte depois do elemento «próxima posição e hora estimada de sobrevoos».

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 (4 algarismos).

Elemento 8 — AUTONOMIA (ENDURANCE). Reportar a «AUTONOMIA» (ENDURANCE) seguido da autonomia de combustível expressa em horas e minutos (4 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); e

— 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 «FORMAÇÃO MODERADA DE GELO» (ICING MODERATE), formação severa de gelo como «FORMAÇÃO SEVERA DE GELO» (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.

— Trovoadas sem granizo como «TROVOADAS» (THUNDERSTORM), trovoadas com granizo como «TROVOADAS COM GRANIZO» (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);

— Nuvens de cinzas vulcânicas como «NUVENS 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 de pré-erupção vulcânica» entende-se uma atividade vulcânica inabitual e/ou crescente, que pode pressagiar uma erupção vulcânica.

- 2.2. As informações registadas no formulário para 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 à estação meteorológica do aeródromo. Caso não seja fácil o acesso à estação, 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 (4 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 2

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»;
- trovoada sem granizo como «TS»;
- trovoada com granizo como «TSGR»;
- tempestade forte de poeira ou de areia como «HVY SS»;
- nuvem de cinzas vulcânicas como «VA CLD»;
- atividade vulcânica pré-eruptiva ou erupção vulcânica como «VA»;

- granizo como «GR»;
- cumulonimbos como «CB».

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

4. DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS RELATIVAS AO REPORTE DE CISLHAMENTO 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. Quando condições de cisalhamento de vento nas fases de voo da subida inicial ou de aproximação foram reportadas mas não encontradas, o piloto-comandante deve avisar o órgão ATS competente, logo que possível, salvo se tiver conhecimento de que este órgão já foi avisado por uma aeronave precedente.

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 à estação meteorológica do aeródromo o reporte completo da atividade vulcânica ou, caso a estação 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 uma estação meteorológica de um aeródromo deve ser transmitido sem demora à estação de observação meteorológica responsável pelo fornecimento do serviço meteorológico à região de informação de voo em que a atividade vulcânica foi observada.

B. FORMULÁRIO DE REPORTE AÉREO ESPECIAL RELATIVO A ATIVIDADE VULCÂNICA (MODELO VAR)

MODELO VAR: deve ser utilizado para apresentar reportes pós-voos

REPORTE RELATIVO A ATIVIDADE VULCÂNICA

Os reportes aéreos são extremamente importantes para avaliar os riscos que as nuvens de cinzas vulcânicas representam para as operações das aeronaves.

OPERADOR:		IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE (conforme consta do plano de voo):			
PILOTO-COMANDANTE:					
PARTIDA DE:	DATA:	HORA; UTC:	CHEGADA A:	DATA:	HORA; UTC:
DESTINATÁRIO		AIREP ESPECIAL			
Os elementos 1 a 8 devem ser imediatamente comunicados ao órgão ATS com o qual está a ser mantido contacto.					
1) IDENTIFICAÇÃO DA AERONAVE			2) POSIÇÃO		
3) HORA			4) NÍVEL DE VOO OU ALTITUDE		
5) ATIVIDADE VULCÂNICA OBSERVADA (posição ou marcação, nível estimado de nuvens de cinzas e distância da aeronave)					
6) TEMPERATURA DO AR			7) VENTO LOCAL		
8) INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES			Outras _____		
DETETADO SO ₂ sim <input type="checkbox"/> não <input type="checkbox"/>					
ENCONTRADAS cinzas sim <input type="checkbox"/> não <input type="checkbox"/>			(breve descrição da atividade, em especial dimensão vertical e lateral da nuvem de cinzas e, se possível, movimento horizontal, taxa de crescimento, etc.)		
Após a aterragem, completar os elementos 9 a 16 e enviar telecópia para: (número de fax a fornecer pela autoridade meteorológica, conforme acordado entre essa autoridade meteorológica e o operador em causa)					
9) DENSIDADE DA NUVEM DE CINZAS		<input type="checkbox"/> (a) Sem expressão	<input type="checkbox"/> (b) Moderada	<input type="checkbox"/> (c) Muito densa	
10) COR DA NUVEM DE CINZAS		<input type="checkbox"/> (a) Branca	<input type="checkbox"/> (b) Cinzenta clara	<input type="checkbox"/> (c) Cinzenta escura	
		<input type="checkbox"/> (d) Negra	<input type="checkbox"/> (e) Outra _____		
11) ERUPÇÃO		<input type="checkbox"/> (a) Contínua	<input type="checkbox"/> (b) Intermitente	<input type="checkbox"/> (c) Não visível	
12) POSIÇÃO DA ATIVIDADE		<input type="checkbox"/> (a) Cume	<input type="checkbox"/> (b) Lateral	<input type="checkbox"/> (c) Única	
		<input type="checkbox"/> (d) Múltipla	<input type="checkbox"/> (e) Não observada		
13) OUTRAS CARACTERÍSTICAS DA ERUPÇÃO OBSERVADAS		<input type="checkbox"/> (a) Relâmpagos	<input type="checkbox"/> (b) Clarões	<input type="checkbox"/> (c) Rochas de grandes dimensões	
		<input type="checkbox"/> (d) Cinzas	<input type="checkbox"/> (e) Nuvens cogumelo	<input type="checkbox"/> (f) Todos	
14) EFEITOS NA AERONAVE		<input type="checkbox"/> (a) Comunicação	<input type="checkbox"/> (b) Sistemas de navegação	<input type="checkbox"/> (c) Motores	
		<input type="checkbox"/> (d) Pitot estático	<input type="checkbox"/> (e) Para-brisas	<input type="checkbox"/> (f) Janelas	
15) OUTROS EFEITOS		<input type="checkbox"/> (a) Turbulência	<input type="checkbox"/> (b) Fogo de Santelmo	<input type="checkbox"/> (c) Outros	
16) OUTRAS INFORMAÇÕES (todos os dados que sejam considerados úteis)»					

30) O suplemento do anexo é alterado como segue:

a) o quadro relativo ao anexo 2 da OACI é alterado do seguinte modo:

i) o título passa a ter a seguinte redação:

«Anexo 2 da OACI

Diferenças entre o presente regulamento e as normas internacionais constantes do anexo 2 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, conforme alterada.»;

ii) as casas relativas à «Diferença A2-04» passam a ter a seguinte redação:

«Diferença A2-04	
Anexo 2 da OACI Capítulo 3 Ponto 3.3.1.2.	<p>O anexo 2, ponto 3.3.1.2, da OACI é substituído pela secção SERA.4001, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012. As diferenças entre esta norma da OACI e o regulamento da União são as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — No que respeita aos voos VFR que preveem o atravessamento de fronteiras internacionais, a secção SERA.4001, alínea b), ponto 5), do regulamento da União difere da norma constante do anexo 2, ponto 3.3.1.2, alínea e), da OACI devido ao aditamento do texto sublinhado, como segue: <ul style="list-style-type: none"> “<u>Qualquer voo que atravesse fronteiras internacionais, salvo disposição em contrário dos Estados em causa.</u>” — No que respeita aos voos VFR e IFR que esteja previsto realizarem-se durante a noite, na secção SERA.4001, alínea b), ponto 6), do referido regulamento da União, é aditado o seguinte requisito: <ul style="list-style-type: none"> “6) <i>Qualquer voo que esteja previsto realizar-se durante a noite, caso se afaste da vizinhança de um aeródromo</i>”

b) são suprimidas as casas relativas à «Diferença A2-06»;

c) a seguir ao quadro referente ao anexo 2 da OACI, são inseridos os novos quadros referentes aos anexos 3 e 10 da OACI seguintes:

«Anexo 3 da OACI

Diferenças entre o presente regulamento e as normas internacionais constantes do anexo 3 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, conforme alterada.

Diferença A3-01	
Anexo 3 da OACI Capítulo 5	<p>Nova disposição. A secção SERA.12005 do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 especifica o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) as autoridades competentes devem, se necessário, definir outras condições que devam ser objeto de reporte por todas as aeronaves quando encontradas ou observadas.

Anexo 10 da OACI

Diferenças entre o presente regulamento e as normas internacionais constantes do anexo 10 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, conforme alterada.

Diferença A10-01	
<p>Anexo 10 da OACI Volume II Capítulo 5 5.2.1.4.1</p>	<p>O anexo 10 da OACI, volume II, capítulo 5.2.1.4.1, é transposto para a secção SERA.14035 do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 com algumas diferenças. As diferenças entre esta norma da OACI e o regulamento da União são as seguintes:</p> <p>SERA.14035 Transmissão de números nas comunicações radiotelefónicas</p> <p>a) Transmissão de números</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Todos os números utilizados na transmissão de indicativos de chamada das aeronaves, rumos, pistas, direção e velocidade do vento devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente. <ol style="list-style-type: none"> i) Os níveis de voo devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente, <u>exceto no caso dos níveis de voo em centenas redondas.</u> ii) O acerto do altímetro deve ser transmitido pronunciando cada dígito separadamente, <u>exceto no caso de um valor de 1 000 hPa, que deve ser transmitido como “MIL” (“ONE THOUSAND”).</u> iii) Todos os números utilizados na transmissão de códigos do transponder devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente <u>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”).</u> 2) Todos os números utilizados na transmissão de outras informações, que não as descritas na alínea a), ponto 1), devem ser transmitidos pronunciando cada dígito separadamente, à exceção dos números que contenham centenas redondas e milhares redondos, que devem ser transmitidos pronunciando cada dígito correspondente ao número de centenas ou de milhares, seguido da palavra “CEM” (“HUNDRED”) ou “MIL” (“THOUSAND”), consoante o caso. As combinações de milhares e centenas redondas devem ser transmitidas pronunciando cada dígito correspondente ao número de milhares seguido da palavra “MIL” (“THOUSAND”), seguindo-se-lhe o número de centenas e a palavra “CEM” (“HUNDRED”). 3) Nos casos em que é necessário clarificar o número transmitido como milhares redondos e/ou centenas redondas, o número deve ser transmitido pronunciando cada dígito separadamente. 4) Ao fornecer informação acerca da direção relativa a um objeto ou tráfego conflitante em termos das 12 horas do relógio, essa informação deve ser dada pronunciando os dígitos em conjunto, como, por exemplo “DEZ HORAS” (“TEN O’CLOCK”) ou “ONZE HORAS” (“ELEVEN O’CLOCK”). 5) Os números que contenham uma casa decimal devem ser transmitidos conforme definido na alínea a), ponto 1), com a casa decimal na sequência adequada, indicada pela palavra “DECIMAL”. 6) Para identificar o canal de transmissão nas comunicações radiotelefónicas em frequência muito alta (VHF) devem ser utilizados os seis dígitos do designador numérico, exceto se os quinto e sexto dígitos forem zeros, caso em que só devem ser utilizados os quatro primeiros dígitos.

Diferença A10-02	
Anexo 10 da OACI Volume II Capítulo 5 5.2.1.7.3.2.3	<p>O anexo 10, volume II, capítulo 5.2.1.7.3.2.3, da OACI, é transposto para a secção SERA.14055 do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 com uma diferença. A diferença entre esta norma da OACI e o regulamento da União é a seguinte:</p> <p>SERA.14055 Procedimentos radiotelefónicos</p> <p>b) 2) Na resposta às chamadas acima mencionadas deve utilizar-se o indicativo de chamada da estação que efetua a chamada, seguido do indicativo de chamada da estação que responde, o que se considerará um convite à estação que efetua a chamada para prosseguir a transmissão. <u>No caso das transferências de comunicações no âmbito de um órgão ATS, pode ser omitido o indicativo de chamada deste último, se autorizado pela autoridade competente.»</u></p>

d) O quadro relativo ao anexo 11 da OACI é alterado do seguinte modo:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«Anexo 11 da OACI

Diferenças entre o presente regulamento e as normas internacionais constantes do anexo 11 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, conforme alterada.»;

ii) As casas relativas à «Diferença A11-06» passam a ter a seguinte redação:

«Diferença A11-06	
Anexo 11 da OACI Capítulo 3	<p>Nova disposição. A secção SERA.5010 do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 especifica o seguinte:</p> <p>SERA.5010 Voos VFR especiais em zonas de controlo</p> <p>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, voos médicos, operações de busca e salvamento e combate a incêndios, devem ser aplicadas a seguintes condições adicionais:</p> <p>a) Esses voos só podem ser realizados durante o dia, salvo autorização em contrário da autoridade competente,</p> <p>↗ b) Pelo piloto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Manter-se fora de nuvens e com contacto visual com a superfície; 2) Manter visibilidade de voo não inferior a 1 500 metros ou, no caso dos helicópteros, não inferior a 800 metros; 3) Voar a uma velocidade de 140 nós IAS, ou inferior, de modo a possibilitar a oportunidade adequada para observar outro tráfego ou quaisquer obstáculos, a tempo de evitar a colisão; e <p>c) Um órgão de controlo de tráfego aéreo não deve conceder uma autorização VFR especial a uma aeronave para descolar ou aterrar num aeródromo situado numa zona de controlo, nem para entrar numa zona de tráfego de aeródromo ou circuito de tráfego de um aeródromo se as condições meteorológicas reportadas relativamente a esse aeródromo forem inferiores aos seguintes mínimos:</p> <p>b) Pelo ATC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Operação apenas durante o dia, salvo autorização em contrário da autoridade competente; (2) (1) Visibilidade no solo não inferior a 1 500 metros ou, no caso dos helicópteros, não inferior a 800 metros; 2) Teto de nuvens inferior a 180 m (600 pés).»