

O desenvolvimento da aviação civil nos últimos anos determinou a proliferação por todo o País das mais diversas infra-estruturas aeroportuárias, construídas e operadas, sem que para tanto o ordenamento jurídico nacional estivesse dotado dos adequados meios regulamentadores, disciplinadores e nomeadamente, sem que estabelecesse a criação de um agente responsável por assegurar o regular funcionamento dessa infra-estrutura.

Impõe-se, assim, criar um quadro normativo que torne imperiosa a definição das funções do director de aeródromo, que superintenda o funcionamento da infra-estrutura e assegure o cumprimento das leis e regulamentos em vigor, bem como dos procedimentos estabelecidos no manual do aeródromo, com vista à sua autoridade e correcta responsabilização.

Efectivamente, são ainda inúmeros os aspectos e as matérias em que os directores de aeródromo se deparam com enormes dificuldades quando pretendem exercer e usar plena e conscientemente todas as funções e competências que lhe estão legalmente cometidas.

Em primeiro lugar, porque uma parte dos seus poderes e deveres se encontra definida e prevista em legislação avulsa. Depois porque importa definir o âmbito e o modo de exercício de funções e competências a atribuir, o que representa vantagens quanto à liberdade de opção pela medida que parecer mais conveniente para realizar os referidos objectivos, ao invés da inconveniência de incertezas de actuação e hesitação no exercício das respectivas funções.

Considerando estes objectivos, e na sequência da aprovação do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de Maio, que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas, é elaborado o presente diploma que define os poderes dos directores de aeródromo e responsabilizando-os pelo uso dos mesmos, obrigando-se à justificação de certos procedimentos perante as autoridades competentes, alcançando-se assim não só uma mais segura e eficiente exploração das infra-estruturas, como uma maior dignificação e prestígio da função de director de aeródromo.

O director de aeródromo surge, assim, enquanto representante da Autoridade Aeronáutica Civil, exercendo funções próprias e exclusivas em nome da mesma, atendendo ao tipo de actos e consequente efeito, sendo, nesta medida considerado como a autoridade nessa infra-estrutura e responsável técnico pela segurança operacional do aeródromo.

Enquanto agente privado, o que significa que se trata de um particular com enquadramento institucional numa estrutura administrativa, actuando em nome próprio, é na sua esfera pessoal que se reflectem os efeitos jurídicos e as consequências patrimoniais das actividades que, nessa qualidade, desenvolve.

O director do aeródromo é, assim, um dos agentes com actuação directa e imediata na garantia da segurança operacional da aviação civil, como também o é o responsável pela pista de ultraleves, a quem se aplicam as considerações feitas anteriormente.

Nesta medida, procurou-se dotar os directores de aeródromo e os responsáveis pelas pistas de ultraleves, da legitimidade necessária para exercerem as respectivas competências.

Finalmente, em termos de responsabilidade, a situação estatutária do director de aeródromo caracteriza-se pela sua responsabilidade disciplinar, perante o operador do aeródromo ou o seu proprietário, pelos actos ilegais que praticar, no exercício das suas funções administrativa e laboral, respondendo civilmente perante os utilizadores ou perante o seu empregador, o que *in limine* pode levá-lo à suspensão do exercício de funções ou destituição do cargo pelo INAC, I.P..

O presente decreto-lei vem, assim, preencher uma lacuna existente no nosso ordenamento jurídico.

Foram ouvidas as associações representativas do sector, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

- 1 - O presente decreto-lei aprova o regime jurídico aplicável ao exercício de funções de director de aeródromo e de responsável pela pista de ultraleve.
- 2 - O presente decreto-lei não se aplica à operação de aeronaves utilizadas em serviços de Estado, militares, aduaneiros e de polícia.
- 3 - O presente decreto-lei não se aplica aos aeródromos utilizados exclusivamente em emergência médica, combate a incêndios ou outros fins de protecção civil.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Aeródromo», a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves;
- b) «Aeródromo de uso privado», o aeródromo não aberto ao tráfego aéreo em geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar;
- c) «Aeródromo de uso público», o aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;
- d) «Aeródromos de classe I, II, III e IV», os aeródromos classificados nos termos do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de Maio;
- e) «Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;
- f) «Área de manobra», a parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento;

- g) «Área de movimento», a parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento;
- h) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948;
- i) «Convenção Schengen», o acordo relativo à supressão gradual dos controlos documentais nas fronteiras comuns e instauração de um regime de livre circulação para todos os nacionais dos Estados signatários, dos outros Estados membros ou de países terceiros, celebrado em 14 de Junho de 1985 e ratificado pelo Estado Português em 29 de Setembro de 1993;
- j) «Director de Aeródromo», a autoridade local de segurança aeroportuária que depende funcionalmente, naquele âmbito, da Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- l) «Facilitação», o conjunto de medidas e procedimentos com o objectivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, alfândega e outras entidades relacionadas com a segurança operacional, bem como a regularidade e eficiência da navegação aérea;
- m) «Heliporto», o aeródromo ou área definida numa estrutura com vista a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentos à superfície de helicópteros e respectivos serviços de apoio;
- n) «Manual de aeródromo», o manual que contém toda a informação relativa, nomeadamente, à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos de segurança operacional, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo;

- o) «Manual VFR (*Visual Flight Rules*)», a publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado Português, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, destinada à navegação aérea segundo as regras de voo visual;
- p) «Operador de aeródromo», o titular do certificado de aeródromo;
- q) «Pacote de informação aeronáutica integrada», pacote constituído pelos seguintes elementos:
 - i) Publicações de informação aeronáutica, incluindo o serviço de emendas;
 - ii) Suplementos às AIP;
 - iii) NOTAM e Boletins de Informação antes do Voo;
 - iv) Circulares de informação aeronáutica;
 - v) Listas de verificação e listas de NOTAM válidos.
- r) «Pista», a aérea rectangular definida num aeródromo terrestre, preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;
- s) «Programa de Segurança do Aeródromo», o documento que contém toda a informação relativa à organização de segurança aeroportuária, medidas e procedimentos, previstos no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, por forma a prevenir a ocorrência de actos de interferência ilícita;
- t) «Segurança (*security*)», a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- u) «Segurança operacional (*safety*)», a combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas actividades aeronáuticas;
- v) «Sistema de gestão de segurança», o sistema de gestão destinado a garantir o controlo da segurança operacional de um determinado aeródromo;
- x) «Suplemento à AIP», modificações temporárias à informação contida na AIP que são publicadas por meio de páginas especiais;

- z) «Trabalho aéreo», a utilização de aeronaves em voo, mediante retribuição, para o exercício das actividades mencionadas no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 172/93, de 11 de Maio, alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 208/2004, de 19 de Agosto e .../..., de ...;
- aa) «Transporte aéreo», a operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efectuada mediante qualquer tipo de remuneração;
- bb) «Utilizador de aeródromo», a pessoa singular ou colectiva que exerça num aeródromo, uma actividade de trabalho aéreo ou de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio ou de assistência em escala;
- cc) «Voo extracomunitário», a ligação aérea efectuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em território de Estados terceiros;
- dd) «Voo internacional», a ligação aérea efectuada entre o território nacional e qualquer outro Estado;
- ee) «Voo intracomunitário», a ligação aérea efectuada entre dois ou mais aeroportos comunitários que não se inicie, termine ou faça escala num aeródromo de Estado terceiro;
- ff) «Voo misto», o voo que serve três ou mais aeroportos, com origem, destino ou escala em aeroporto de Estado terceiro ou de Estado membro não aderente à Convenção de Schengen;
- gg) «Voo Schengen», o voo com origem, destino ou escala em aeródromos dos Estados aderentes à Convenção de Schengen.

Artigo 3.º

Abreviaturas

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «AIP», Publicação de Informação Aeronáutica;
- b) «CIA», Circular de Informação Aeronáutica;

- c) «IAIP» (*Integrated Aeronautical Information Package*), Pacote de Informação Aeronáutica Integrada;
- d) «INAC, I.P.», o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;
- e) «MVFR», o Manual VFR;
- f) «NOTAM», aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informações sobre a localização, condição ou alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal das operações de voo.

CAPÍTULO II

Director de aeródromo

Artigo 4.º

Designação

O director de aeródromo é designado pelo operador ou pelo proprietário do aeródromo, após parecer prévio favorável do INAC, I.P., podendo, nos aeródromos de classe I, ser designado, em alternativa, um responsável de aeródromo, sujeito ao regime estabelecido pelo presente diploma.

Artigo 5.º

Competências

- 1 - Ao director de aeródromo compete superintender o funcionamento do aeródromo e assegurar o cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis, bem como dos procedimentos estabelecidos no Manual do Aeródromo e no Programa de Segurança do Aeródromo, quando aplicável.
- 2 - Compete ao director de aeródromo:
 - a) Assegurar o normal funcionamento do aeródromo confiado à sua direcção e garantir a segurança e a segurança operacional das operações que aí se realizem e zelar pela protecção dos utilizadores e dos bens existentes nessa infra-estrutura;

- b) Cumprir e manter actualizado o Manual de Aeródromo;
 - c) Cumprir e manter actualizado o Programa de Segurança do Aeródromo, obrigatório e aplicável nos aeródromos de classe III e IV;
 - d) Fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo nomeadamente o direito de solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação;
 - e) Superintender o cumprimento das normas, regulamentos e instruções do INAC, I.P. em matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação do transporte aéreo;
 - f) Comunicar ao INAC, I.P. todas as ocorrências susceptíveis de afectarem a segurança e a segurança operacional do aeródromo, nos termos da legislação em vigor;
 - g) Participar ao INAC, I.P. e à autoridade policial competente quaisquer actos ilícitos;
 - h) Representar o operador do aeródromo ou a entidade gestora aeroportuária, consoante os casos;
 - i) Facilitar o livre acesso ao aeródromo do pessoal do INAC, I.P. ou por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspecções e testes;
 - j) Solicitar a cooperação de todos os utilizadores do aeródromo, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança e na segurança operacional.
- 3 - O director de aeródromo deve verificar se os dados aeronáuticos e a informação relativa ao seu aeródromo, contida na AIP, nos Suplementos à AIP, nas Emendas à AIP, no MVFR e nas Emendas ao MVFR, se aplicável, bem como nos NOTAM e CIA emitidas é correcta, completa e actual, devendo comunicar por escrito e de imediato, ao INAC, I.P., e aos Serviços de Informação Aeronáutica quaisquer imprecisões ou omissões que detecte.

- 4 - O director de aeródromo deve garantir o cumprimento do disposto nos artigos 11.º e 13.º do Decreto-Lei n.º ..., que define o regime aplicável à produção de cartas aeronáuticas e à prestação de serviços de informação aeronáutica.
- 5 - O director de aeródromo deve implementar medidas adequadas que assegurem que os operadores recebem notificação imediata e pormenorizada de qualquer uma das seguintes circunstâncias de que tenha conhecimento, sem prejuízo de posterior difusão através das respectivas publicações de informação aeronáutica:
- a) Obstáculos, obstruções e perigos temporários, nomeadamente qualquer perfuração das superfícies limitativas de obstáculos referentes ao aeródromo, ou a existência de qualquer obstrução ou condição perigosa que afecte a segurança da aviação, no aeródromo ou na sua vizinhança;
 - b) Alteração do nível de serviço do aeródromo, nomeadamente a degradação ou redução dos serviços de emergência, abastecimento de combustível ou outros;
 - c) Encerramento ou degradação de qualquer parte da área do aeródromo;
 - d) Qualquer outra condição que possa afectar a segurança dos voos e relativamente à qual se torna necessário tomar precauções designadamente, o lançamento para o ar de projecteis ou outros objectos susceptíveis de pôr em perigo a segurança dos voos, incluindo fogos de artifício e actividades que reduzam significativamente a visibilidade.
- 6 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o director de aeródromo deve cumprir o disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º ..., que define o regime aplicável à produção de cartas aeronáuticas e à prestação de serviços de informação aeronáutica, sempre que existam alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afectar a fiabilidade da informação contida nas publicações mencionadas no n.º 1 do presente artigo.
- 7 - O director de aeródromo possui um documento de identificação próprio emitido pelo INAC, I.P., conforme modelo constante do Anexo I ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, devendo ser portador do mesmo no exercício das suas funções.

CAPÍTULO III

Responsável pela pista de ultraleves

Artigo 6.º

Identificação

- 1- A identificação do responsável pela pista de ultraleves consta do processo de aprovação da respectiva pista, nos termos do n.º 4 do artigo 36.º do Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 283/2007, de 13 de Agosto, e do Regulamento do INAC, I.P. n.º 164/2006, de 24 de Julho, alterado pelo Regulamento do INAC, I.P. n.º 510/2008, de 1 de Agosto.
- 2- O responsável pela pista de ultraleves possui um documento de identificação próprio emitido pelo INAC, I.P., conforme modelo constante do Anexo II ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, devendo ser portador do mesmo no exercício das suas funções.

Artigo 7.º

Competências

Compete ao responsável pela pista de ultraleves:

- a) Assegurar o normal funcionamento da pista de ultraleves, confiada à sua responsabilidade e garantir a segurança das operações que aí se realizem e zelar pela protecção dos utilizadores e dos bens existentes nessa infra-estrutura;
- b) Fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo nomeadamente o direito de solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação;
- c) Notificar o INAC, I.P. de quaisquer alterações da pista ou de qualquer obstáculo que interfira com as superfícies de desobstrução, bem como de todas as ocorrências que afectem ou sejam susceptíveis de afectar a segurança operacional;
- d) Garantir a acessibilidade dos meios de socorro à pista e vias de acesso;

- e) Facilitar o livre acesso à pista de ultraleves e suas infra-estruturas do pessoal do INAC, I.P., ou ao pessoal por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspecções e testes;
- f) Assegurar a colocação de dispositivos de sinalização que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que a pista não estiver em condições operacionais;
- g) Participar ao INAC, I.P. e à autoridade policial competente quaisquer actos ilícitos;
- h) Notificar os Serviços de Informação Aeronáutica de qualquer alteração, correcção ou introdução de novos dados e informação relativa à infra-estrutura, caso a pista de ultraleves conste do Manual VFR.

CAPÍTULO IV

Poder de Autoridade

Artigo 8.º

Determinações

- 1 - O director de aeródromo pode determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a imobilização de aeronaves, quando não sejam exibidos todos os documentos de bordo da aeronave, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infracção.
- 2 - O director de aeródromo pode igualmente, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, não autorizar a realização de operação por parte da tripulação que se apresenta a realizar determinado voo, quando não for apresentada licença válida que permita ao seu titular o exercício daquela operação.
- 3 - Dos actos referidos nos números anteriores é lavrado o correspondente auto, devendo ser dado conhecimento do mesmo ao INAC, I.P., no prazo de 48 horas.
- 4 - O disposto nos n.ºs 1 a 3 do presente artigo é aplicável ao responsável pela pista de ultraleves.

Artigo 9.º

Autoridade local de segurança e segurança operacional do aeródromo

- 1 - O director de aeródromo é a autoridade local de segurança e de segurança operacional do aeródromo que dirige, sendo responsável pela segurança dos utilizadores e bens que se encontrem no referido aeródromo.
- 2 - O director de aeródromo pode reclamar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que, por razões de segurança e de segurança operacional, deva ter execução imediata.
- 3 - O disposto nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo é aplicável ao responsável pela pista de ultraleves.

CAPÍTULO V

Deveres

Artigo 10.º

Dever de colaboração

- 1 - No exercício das suas funções relacionadas com as matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação do transporte aéreo, o director de aeródromo deve:
 - a) Prestar ao INAC, I.P. todas as informações e esclarecimentos solicitados, nos prazos determinados por este instituto;
 - b) Colaborar com as autoridades públicas e os organismos oficiais, nos termos da legislação, das normas e dos procedimentos nacionais e internacionais aplicáveis, prestando toda a colaboração que for solicitada.
- 2 - O disposto no número anterior é aplicável ao responsável pela pista de ultraleves.

Artigo 11.º

Acumulação de funções

É permitido ao director de aeródromo o exercício de cargos ou funções em empresas ou entidades cuja actividade se desenrole em todo ou em parte na infra-estrutura que dirige, desde que expressamente autorizado pelo INAC, I.P..

Artigo 12.º

Proibição de exercício de funções

- 1 - O director de aeródromo não pode executar as suas funções num aeródromo nas seguintes situações:
 - a) Sob a influência de qualquer substância que afecte as suas faculdades e coloque em risco a segurança e a segurança operacional das operações que aí se realizem, assim como, dos seus utilizadores e respectivas infra-estruturas;
 - b) Quando tenha ingerido álcool dentro das oito horas anteriores ao início do período de exercício de funções, apresentando um nível de álcool no sangue superior a 0,2 g/l.
- 2 - O disposto no número anterior é aplicável ao responsável pela pista de ultraleves.

Artigo 13.º

Incapacidade temporária para o exercício de funções

- 1 - Em caso de incapacidade temporária do director de aeródromo para o exercício das suas funções, estas são desempenhadas por quem for expressamente designado no manual de aeródromo, até que cesse tal incapacidade.
- 2 - Para além do caso previsto no número anterior, o director de aeródromo pode delegar o exercício das suas funções em quem for expressamente designado no manual de aeródromo, nas condições nele previstas.

Artigo 14.º

Proibição de abandono de funções

Sempre que esteja em causa a segurança ou segurança operacional de uma operação, o director de aeródromo, ou o responsável pela pista de ultraleve, não deve abandonar o exercício das suas funções sem ter adoptado ou promovido todas as medidas adequadas à

salvaguarda dos utilizadores do aeródromo, ou pista de ultraleves, e dos bens e terceiros existentes nessa infra-estrutura.

Artigo 15.º

Responsabilidade

- 1 - O director de aeródromo é responsável criminal, civil e disciplinarmente nos termos da lei.
- 2 - O director de aeródromo não é responsável pelas consequências resultantes:
 - a) Do incumprimento das ordens por si legitimamente emitidas;
 - b) Das decisões que tome no exercício das suas funções, sempre que aquelas sejam resultado da inexactidão de dados ou informações fornecidos por terceiros obrigados a emití-los.
- 3 - O disposto no número anterior é aplicável ao responsável pela pista de ultraleves.

CAPÍTULO VI

Sanções

Artigo 16.º

Processo especial

- 1 - A violação dos artigos 5.º, com excepção do n.º 2, 8.º e 9.º dá lugar à instauração e instrução de processos de inquérito pelo INAC, I.P., com vista ao apuramento das responsabilidades, nos termos do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de Maio.
- 2 - O disposto no presente artigo é também aplicável ao responsável pela pista de ultraleves.

Artigo 17.º

Contra-Ordenações

- 1- Sem prejuízo do disposto no artigo anterior pode ser instaurado processo de contra-ordenação ao director de aeródromo e responsável pela pista de ultraleves, por violação das disposições previstas no presente decreto-lei.
- 2- Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações aeronáuticas civis muito graves:
 - a) O incumprimento das alíneas a), c), e), f) ou h) do n.º 2 do artigo 5.º;
 - b) O incumprimento das alíneas a) a g) do artigo 7.º;
 - c) O incumprimento do artigo 11.º;
 - d) O incumprimento do artigo 12.º;
 - e) O incumprimento do artigo 14.º.
- 3- Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações aeronáuticas civis graves:
 - a) O incumprimento das alíneas b), d), g) ou i) do n.º 2 do artigo 5.º;
 - b) O incumprimento dos n.ºs 3 e 5 do artigo 5.º;
 - c) O incumprimento da alínea h) do artigo 7.º;
 - d) O incumprimento do n.º 3 do artigo 8.º;
 - e) O incumprimento da alínea a) do n.º 1 do artigo 10.º.

Artigo 18.º

Processamento das contra-ordenações

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

CAPÍTULO VII

Disposições Finais

Artigo 19.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio

O artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de Maio, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 25.º

[...]

- 1- [...];
- 2- O director é designado pelo operador do aeródromo, após parecer prévio favorável do INAC, I.P..
- 3- [...];
- 4- [...];
- 5- [...];
- 6- [...];
- 7- [...];
- 8- [...];
- 9- [...];
- 10- [...]»

Artigo 20.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

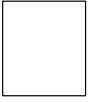
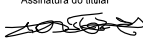
ANEXO

Modelo de cartão de identificação de director de aeródromo

[a que se refere o n.º 7 do artigo 5.º]

← 85,60 mm →

53,98 mm

 RESPONSÁVEL por PISTA de UL		
Pista: Exemplo de Pista		
Nome: Exemplo de Nome		
Assinatura do titular 	O Presidente do INAC, I.P. 	
Validade: 31-12-2012		

Frente

O titular pode determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada:

- A imobilização de aeronave, nomeadamente, quando não sejam exibidos alguns ou todos os documentos de bordo da aeronave;
- Não autorizar a realização de operação por parte da tripulação que se apresenta a realizar determinado voo nomeadamente, quando não for apresentada licença válida que permita ao seu titular o exercício daquela operação.

Verso

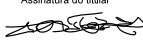
ANEXO II

Modelo de cartão de identificação de responsável pela pista de ultraleves

[a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º]

85,60 mm

53,98 mm

 DIRECTOR DE AERÓDROMO	
Infra-estrutura: Exemplo de Infra-estrutura	
Nome: Exemplo de Nome	
Assinatura do titular 	
Validade: 31-12-2012	O Presidente do INACLP. 

Frente

O titular pode determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada:

- A imobilização de aeronave, nomeadamente, quando não sejam exibidos alguns ou todos os documentos de bordo da aeronave;
- Não autorizar a realização de operação por parte da tripulação que se apresenta a realizar determinado voo nomeadamente, quando não for apresentada licença válida que permita ao seu titular o exercício daquela operação.

Verso