

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º ---/---

de --- de ---

As regras que pautam a operação das aeronaves civis utilizadas na aviação geral, encontram-se na Parte II ao Anexo 6 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e depois ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948.

Em Portugal, a aviação geral tem vindo a sofrer nos últimos anos um acentuado incremento, tornando-se, assim, necessário estabelecer as regras por que se devem reger tais operações.

Pretende-se, assim, com o presente decreto-lei dar cumprimento, no Direito Português, às regras constantes da Parte II ao Anexo 6.

Por fim, tipificam-se os ilícitos de mera ordenação social estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a acautelar.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma aprova o regime jurídico aplicável à operação de aeronaves civis utilizadas na aviação geral, dando cumprimento, no Direito Português, às regras constantes da Parte II do Anexo 6 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e depois ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

- 1 – O presente decreto-lei aplica-se às aeronaves civis utilizadas na aviação geral.
- 2 – Estão excluídas do âmbito de aplicação do presente decreto-lei as aeronaves utilizadas em transporte aéreo comercial.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Acções de interferência ilícita», actos ilícitos ou tentativa de actuação ilícita susceptíveis de comprometer a segurança da aviação civil bem como do transporte aéreo, designadamente:
 - i) Desvio de uma aeronave durante o voo;
 - ii) Apreensão de uma aeronave em terra;
 - iii) Tomada de reféns a bordo de uma aeronave ou em aeródromos;

- iv) Intrusão forçada a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou em instalações aeronáuticas;
 - v) Introdução de uma arma, de material perigoso ou de material destinado a utilização criminal, a bordo de uma aeronave ou de um aeroporto;
 - vi) Comunicação de falsas informações que comprometam a segurança a bordo de uma aeronave em voo ou em terra, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra ou público em geral, num aeroporto ou nas proximidades de instalações civis aeronáuticas.
- b) «Aeródromo», área definida na terra ou na água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamento, destinada a ser usada, no seu todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves à superfície;
- c) «Aeródromo alternante», aeródromo para o qual uma aeronave possa prosseguir quando se torne impossível ou desaconselhável prosseguir para, ou aterrar no aeródromo inicial de destino. Os aeródromos alternantes incluem os seguintes:
- i) «Alternante de descolagem», aeródromo alternante no qual uma aeronave possa aterrar, quando imediatamente após a descolagem se verificar essa necessidade e quando não for possível usar o aeródromo de partida;
 - ii) «Alternante em rota», aeródromo alternante no qual uma aeronave possa ser capaz de aterrar, depois de ter passado por uma situação anormal ou por uma situação de emergência enquanto em rota;
 - iii) «Alternante de destino», aeródromo alternante para o qual uma aeronave possa prosseguir quando se tornar impossível ou desaconselhável aterrar no aeródromo inicial de destino.
- d) «Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;

- e) «Alcance visual de pista/ Distância RVR (RVR)», distância a partir da qual o piloto da aeronave, na linha central de pista, pode ver as linhas de marcação da pista ou as luzes de marcação delimitadoras da pista ou identificar a linha central de pista;
- f) «Altitude ou altura de decisão», altitude ou altura especificada numa aproximação de precisão ou aproximação com orientação vertical, a partir da qual devem ser iniciados os procedimentos para uma manobra de aproximação interrompida, se a referência visual necessária para a continuação da aproximação em curso não for estabelecida;
- g) «Altitude ou altura de ultrapassagem de obstáculos», altitude ou altura mais baixa, acima da elevação da soleira da pista ou acima da elevação do aeródromo, conforme aplicável, usada para estabelecer os critérios apropriados de ultrapassagem de obstáculos;
- h) «Altitude ou altura mínima de descida» a altitude ou altura especificada numa aproximação de não precisão ou numa aproximação seguida de volta da pista abaixo da qual a descida não deve ser efectuada sem referência visual requerida;
- i) «Aproximação de categoria I» (CAT I), aproximação de precisão por instrumentos e aterragem, com uma altura de decisão não inferior a 60 metros (200 pés) e com uma visibilidade não inferior a 800 metros, ou um alcance visual da pista não inferior a 550 metros;
- j) «Aproximação de categoria II» (CAT II), aproximação de precisão por instrumentos e aterragem, com uma altura de decisão inferior a 60 metros (200 pés), mas não inferior a 30 metros (100 pés), e um alcance visual da pista igual ou superior a 300 metros;
- l) «Aproximação de categoria III, A» (CAT IIIA), aproximação de precisão por instrumentos e aterragem, com uma altura de decisão inferior a 30 metros (100

pés), ou sem altura de decisão, e um alcance visual da pista igual ou superior a 175 metros;

- m) «Aproximação de categoria III, B» (CAT IIIB), aproximação de precisão por instrumentos e aterragem, com uma altura de decisão inferior a 15 metros (50 pés), ou sem altura de decisão, e um alcance visual da pista inferior a 175 metros, mas não inferior a 50 metros;
- n) «Aviação geral», toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou de trabalho aéreo;
- o) «Avião», aeronave mais pesada que o ar, com propulsão própria, cuja sustentação em voo é obtida essencialmente através de reacções aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas em certas condições de voo;
- p) «Base de Operações», localização a partir da qual é exercido o controlo operacional;
- q) «Condições meteorológicas de voo por instrumentos», condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância às nuvens e tecto inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas de voo visual;
- r) «Condições meteorológicas de voo visual», condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância às nuvens e tecto iguais ou superiores aos mínimos especificados para este tipo de voo;
- s) «Controlo operacional», método ou métodos de acompanhamento de um voo, utilizados pelo operador no interesse da segurança da aeronave e da regularidade e eficiência do voo, aprovados pelo INAC, I.P.;
- t) «Convenção de Chicago», Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 e ratificada pelo Estado português em 28 de Abril de 1948;

- u) «Crepúsculo civil», período do crepúsculo que começa ou acaba quando o centro do sol está mais do que 6° abaixo da linha do horizonte;
- v) «Dispositivo sintético de treino de voo», qualquer dos seguintes três tipos de aparelhos cuja simulação das condições de voo seja efectuada em terra:
 - i) «Simulador de voo», representação fiel da cabina de voo de um tipo particular de uma aeronave de forma a que os seus aspectos particulares mecânicos, eléctricos, electrónicos, funções de controlo do sistema da aeronave, o ambiente normal dos membros da tripulação de voo, bem como o desempenho e características de voo são realisticamente representados;
 - ii) «Treino de procedimentos de voo», recria de forma realista o ambiente normal da cabina de voo, e simula respostas de instrumentos, controlo simples de funções mecânicas, eléctricas, electrónicas, etc do sistema da aeronave, bem como o desempenho e características de voo de uma classe de aeronaves em particular;
 - iii) «Treino de instrumentos básicos de voo», aparelho equipado com instrumentos apropriados e que simula o ambiente da cabina de voo de uma aeronave em voo sob condições de voo por instrumentos;
- w) «Erro de Sistema de Altimetria (ASE)», diferença entre a altitude indicada no visor do altímetro, assumindo uma configuração correcta do altímetro barométrico, e uma altitude-pressão correspondente a uma pressão atmosférica inalterável;
- x) «Erro vertical total (TVE)», diferença geométrica vertical entre a pressão da altitude existente durante o voo de uma aeronave e a pressão de altitude atribuída (nível de voo);
- y) «Especificação de navegação», conjunto de requisitos relativos a aeronaves e tripulação de voo necessários para suportar a navegação operacional *performance-*

base num dado espaço aéreo definido. Há dois tipos de especificações de navegação:

- iv) «Especificações de performance de navegação obrigatórias (RNP)», especificação de navegação baseada numa área de navegação que inclui os requisitos de monitorização e alerta de performance, designados pelo prefixo RNP, por exemplo RNP 4, RNP APCH;
- v) «Especificações de navegação aérea. (RNAV)», especificações de navegação baseadas numa área de navegação que não inclui os requisitos de monitorização e alerta de *performance*, designados pelos prefixos RNAV, como por exemplo RNAV 5, RNAV 1.
- z) «Estado de registo», Estado em cujo registo a aeronave está matriculada;
- aa) «Informação Meteorológica», relatório meteorológico, análise, previsão e outras informações relacionadas com condições meteorológicas previstas ou existentes;
- bb) «Manual de operações de voo», manual elaborado pelo operador e aprovado pelo INAC, I.P., que conte, todas as instruções e informações necessárias para orientação do pessoal de operações no desempenho das suas funções;
- cc) «Manual de voo da aeronave», manual associado ao certificado de navegabilidade, que contém as condições e limitações da operação da aeronave, bem como as instruções e informações necessárias aos membros da tripulação técnica de voo para a operação segura da aeronave;
- dd) «Manutenção» execução das tarefas necessárias para garantir a continuidade da navegabilidade de uma aeronave, suas peças, componentes ou equipamentos, incluindo a revisão, reparação, inspeção, substituição, modificação e rectificação de anomalias de uma aeronave ou suas peças, componentes e equipamentos;
- ee) «Membro da tripulação de cabina», membro da tripulação que salvaguardando os interesses da segurança de bordo, desempenha funções estabelecidas quer pelo

operador, quer pelo piloto da aeronave, mas que não exerce funções como membro da tripulação de voo.

- ff) «Membro da tripulação de voo», membro autorizado da tripulação com funções essenciais às operações de voo de uma aeronave, durante o tempo de serviço em voo;
- gg) «Mercadorias perigosas», artigos ou substâncias susceptíveis de constituir um risco para a saúde, a segurança, a propriedade ou o ambiente e que constam da lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo o suplemento e qualquer adenda, aprovadas e publicadas por decisão do Conselho da Organização Internacional da Aviação Civil (Doc OACI 9284—AN/905) ou estão classificados em conformidade com as referidas Instruções;
- hh) «Mínimos de operação de aeródromo», limites de utilização de um aeródromo para descolagem ou aterragem, normalmente expressos em termos de visibilidade ou alcance visual da pista, altitude ou altura de decisão ou altitude ou altura mínima de descida e condições de nebulosidade;
- ii) «Navegação regional» (RNAV), método de navegação que permite a operação de uma aeronave em qualquer trajectória de voo desejada dentro da cobertura das ajudas à navegação localizadas no solo ou no espaço, ou dentro dos limites da capacidade das ajudas próprias da aeronave ou a combinação destas;
- jj) «Nível de segurança operacional (TLS)», termo genérico representativo do nível ou grau de risco que é considerado aceitável em determinadas circunstâncias;
- kk) «Noite», período de tempo que decorre desde o fim do crepúsculo civil vespertino até ao princípio do crepúsculo civil matutino, ou qualquer outro período entre o nascer e o pôr-do-sol que possa ser estabelecido pelo INAC, I.P.;

- ll) «Operador» pessoa colectiva que se dedica à operação de aeronaves;
- mm) «*Performance*-Base de Navegação (PBN)», área de navegação baseada nos requisitos de *performance* de uma aeronave em operações ao longo de uma rota ATS, num procedimento de aproximação por instrumentos ou num espaço aéreo designado;
- nn) «*Performance* de Comunicação Obrigatória (RCP)», declaração dos requisitos de *performance* em comunicações operacionais de suporte a funções ATM específicas;
- oo) «Piloto-comandante», piloto designado pelo operador ou, no caso da aviação geral, pelo proprietário da aeronave, para exercer o comando e proceder à condução segura do voo;
- pp) «Plano de voo», informação específica relativa à intenção de voo, ou porção de voo, de uma aeronave, fornecida aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
- qq) «Plano de voo operacional», plano de voo elaborado pelo operador para a realização segura do voo em função das características da aeronave, outras limitações de operação e condições relevantes previstas para a rota a seguir e para os aeródromos com ela relacionados;
- rr) «Procedimento de aproximação com guiamento vertical», procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza guiamento lateral e vertical, mas não cumpre os requisitos estabelecidos para operações de aproximação e aterragem de precisão;
- ss) «Procedimento de aproximação de não-precisão», procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza guiamento lateral mas não utiliza guiamento vertical;
- tt) «Procedimento de aproximação de precisão», procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza guiamento lateral e vertical de precisão com mínimos determinados para a categoria da operação;

- uu) «Reparação», recuperação de um elemento danificado e/ou a restituição de uma condição de aeronavegabilidade após a emissão da certificação inicial de aptidão para serviço pelo fabricante de qualquer produto, peça ou equipamento;
- vv) «Sistema de Gestão da Segurança», abordagem sistemática à gestão da segurança operacional, incluindo a estrutura organizacional necessária, responsabilidades, políticas e procedimentos;
- ww) «Sistemas de registo de voo», equipamento ou sistemas instalados na aeronave para registar ou gravar parâmetros de voo ou comunicações da cabina de pilotagem, com o fim de complementar a investigação de acidentes e incidentes;
- xx) «Substâncias psicoactivas», álcool, opiáceos, canabinoides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, estando excluídos o café e o tabaco;
- yy) «Tempo de voo», tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objectivo de descolar até ao momento em que estaciona no local de destino designado para o efeito e os motores param;
- zz) «Tipo RCP», indicação, por exemplo RCP 240, que representa os valores atribuídos aos parâmetros RCP em comunicações trocadas no tempo, continuidade, disponibilidade e integridade;
- aaa) «Trabalho aéreo», operação de aeronave utilizada em serviços especializados, nomeadamente para fins agrícolas, fotografia aérea, combate a incêndios, observação e patrulha, busca e salvamento e publicidade aérea
- bbb) «Transmissor de localização de emergência (ELT)», equipamento que rádio-transmite sinais distintos em determinadas frequências, e que, dependendo da sua aplicação, pode automaticamente ser activado quer por impacto quer por activação manual. Um transmissor ELT pode ser constituído por:

- vi) «ELT fixo automático (ELT(AF))», ELT activado automaticamente que está fixado de forma permanente à aeronave;
 - vii) «ELT portátil automático (ELT(AP))», ELT activado automaticamente fixado de forma inamovível à aeronave, mas rapidamente removível;
 - viii) «ELT destacável automático (ELT(AD))», ELT fixo de forma inamovível à aeronave, automaticamente destacável e activado por impacto, e em alguns casos também activado por sensores hidrostáticos;
 - ix) «ELT de sobrevivência (ELT(S))», ELT removível da aeronave, acondicionado de forma a facilitar a sua utilização rápida em caso de emergência e activado manualmente pelos sobreviventes;
- ccc) «Transporte aéreo», operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, cargo ou correio efectuada mediante qualquer tipo de remuneração;
- ddd) «Voo prolongado sobre a água», voo operado sobre a água percorrendo uma distância superior a 93 Km (50 NM), ou com uma duração de voo de 30 minutos a uma velocidade normal de cruzeiro, o que for menor, distante de um ponto adequado em terra para uma aterragem de emergência;

Artigo 4.º

Abreviaturas

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

- a) «INAC, I.P.», Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P..

CAPÍTULO II

Disposições gerais

Artigo 5.º

Deveres do piloto-comandante

- 1 – O piloto-comandante deve obedecer às leis, aos regulamentos e aos procedimentos do Estado em que a operação da aeronave é conduzida.
- 2 – O piloto-comandante deve conhecer as leis, os regulamentos e os procedimentos pertinentes para o desempenho de suas funções, as relativas às áreas que vai sobrevoar, aos aeródromos a serem utilizados e os meios de navegação aérea correspondentes.
- 3 – O piloto-comandante deve assegurar que os restantes membros da tripulação conhecem as leis, os regulamentos e os procedimentos relevantes para o desempenho das suas funções na operação da aeronave.
- 4 – O piloto-comandante é o responsável pelo controlo operacional da aeronave.
- 5 – O piloto-comandante que por razões de emergência, designadamente por estar em risco a segurança ou a segurança da aeronave ou de pessoas, viole os regulamentos ou os procedimentos do Estado com jurisdição sobre o território sobrevoado, deve, de imediato, notificar as Autoridades competentes.
- 6 – No caso previsto no número anterior, se a legislação do Estado com jurisdição sobre o território sobrevoado o exigir, o piloto-comandante deve, no prazo para tanto fixado, apresentar às Autoridades competentes um relatório e a correspondente cópia ao Estado de registo da aeronave.
- 7 – O piloto-comandante deve-se assegurar que os tripulantes de voo têm a capacidade de falar e entender a linguagem utilizada nas comunicações de radiotelefonia, tal especificado no anexo 1 à Convenção de Chicago.

Artigo 6.º

Transporte aéreo de mercadorias perigosas

O transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efectuado de acordo com as disposições legais aplicáveis.

Artigo 7.º

Consumo de bebidas alcoólicas, estupefacientes ou medicamentos

- 1 – Os titulares de licenças, qualificações e autorizações não podem exercer as actividades por elas tituladas quando se encontrem sob a influência de quaisquer substâncias psicoactivas ou medicamentos que possam afectar a sua capacidade de as exercer de forma segura e adequada.
- 2 – O pessoal que desempenha funções sensíveis do ponto de vista da segurança não pode executar as suas funções, nas seguintes situações:
 - a) Sob a influência de qualquer substância que possa afectar as suas faculdades e colocar em risco a segurança de voo;
 - b) Quando tenha ingerido álcool dentro das 8 horas anteriores ao início do período de serviço de voo ou do período de serviço de assistência;
 - c) Quando tenha um nível de álcool no sangue superior a 0,2 g/l.

CAPÍTULO III

Operações de voo

Artigo 8.º

Infra-estruturas operacionais

O piloto-comandante deve assegurar que o voo não se inicia sem antes ter previamente verificado que as todas as infra-estruturas terrestres ou na água indispensáveis ao voo e à operação segura do avião, designadamente as comunicações e ajudas à navegação, estão disponíveis e são as adequadas para o tipo de operação em que o voo se vai realizar.

SECÇÃO I

Gestão operacional

Artigo 9.º

Instruções Operacionais

Um avião não pode ser operado na área de movimentações de um aeródromo, a menos que ao comando do avião esteja um piloto qualificado, ou:

- a) A operação do avião tenha sido devidamente autorizada pelo seu proprietário, locatário ou por um agente designado;
- b) O piloto tem competência para operar o avião;
- c) O piloto está qualificado para usar o rádio, caso a radiocomunicação seja necessária, e
- d) O piloto recebeu instruções de um responsável do aeródromo no que diz respeito à sua configuração do aeródromo e, quando aplicável, informações sobre rotas, sinalização, balizas, luzes, sinais e instruções ATC, fraseologia e procedimentos, e cumpre todas as normas operacionais indispensáveis à operação segura do avião no aeródromo.

Artigo 10.º

Mínimos operacionais para aeródromos

O piloto-comandante não deve operar um avião a partir de um aeródromo com mínimos de operação mais baixos do que os estabelecidos para o aeródromo do Estado em que está localizado, excepto se for concedida uma aprovação específica para o efeito.

Artigo 11.º

Passageiros

- 1 – O piloto-comandante deve assegurar que os passageiros estão familiarizados com a localização e com a utilização:
 - a) Dos cintos de segurança;
 - b) Das saídas de emergência;
 - c) Dos coletes salva-vidas;
 - d) Do equipamento de oxigénio;
 - e) De outros equipamentos de emergência para uso pessoal, incluindo os folhetos de *briefing* de emergência dos passageiros.
- 2 – O piloto-comandante deve assegurar que durante a descolagem e aterragem, e sempre que considere necessário, designadamente em caso de turbulência ou de emergência que ocorra durante o voo, que todos os passageiros estão seguros nos seus lugares através dos cintos de segurança do banco, ou cinto de segurança de ombros.
- 3 – O piloto-comandante deve assegurar que todas as pessoas a bordo estão informadas sobre a localização e utilização do equipamento de emergência colectivo.

- 4 – Em caso de emergência durante o voo, o piloto-comandante deve assegurar que os passageiros obtêm informações e instruções adequadas à concreta situação de emergência.

SECÇÃO II

Preparação do voo

Artigo 12.º

Preparação do voo

O voo não deve ser iniciado até que o piloto-comandante tenha verificado que:

- a) O avião está aeronavegável, devidamente registado e que os certificados requeridos se encontram a bordo;
- b) Os instrumentos e equipamentos instalados no avião são adequados, tendo em conta as condições de voo previsto;
- c) Toda a manutenção necessária foi realizada, em cumprimento do normativo legal aplicável;
- d) Atendendo às condições de voo previstas, a massa do avião e a localização do centro de gravidade é tal que o voo pode ser realizado em segurança;
- e) A carga transportada está devidamente distribuída e acondicionada em segurança, e
- f) As limitações operacionais do avião contidas no manual de voo, ou em documento equivalente, não são ultrapassadas.

Artigo 13.º

Planeamento do voo

- 1 – Antes de iniciar o voo, o piloto-comandante deve conhecer todas as informações meteorológicas pertinentes para o voo planeado.
- 2 – A preparação de um voo fora da proximidade do local de partida, e por cada voo ao abrigo das regras de voo por instrumentos, deve incluir:
 - a) O estudo dos relatórios disponíveis sobre as condições atmosféricas e previsões meteorológicas, e
 - b) O planeamento de uma rota alternativa na eventualidade do voo não poder ser concluído como planeado, devido a condições meteorológicas.
- 3 – O conteúdo do plano de voo deve obedecer aos normativos legais aplicáveis e ao constante do OACI PANS-ATM, Doc 4444.

Artigo 14.º

Condições meteorológicas

- 1 – A realização de voos de acordo com as regras de voo visual não deve ser iniciada a menos que os relatórios meteorológicos ou os relatórios e a previsão meteorológica indiquem que as condições meteorológicas ao longo da rota ou parte da rota a ser voada, são, a cada momento, compatíveis com o cumprimento das regras de voo visual.
- 2 – Um voo realizado de acordo com as regras de voo por instrumentos não deve ser iniciado sem que exista informação de que as condições de aterragem no aeródromo de destino, ou quando seja obrigatório indicar um aeródromo alternante de destino, estão, em pelo menos um desses aeródromos, na hora estimada de chegada, dentro ou acima dos mínimos operacionais do aeródromo.

- 3 – Um voo não deve ser iniciado sob condições conhecidas ou esperadas de ocorrência de gelo se o avião não estiver certificado e equipado para enfrentar aquela condição.
- 4 – Um voo não deve ser iniciado sob previsão ou conhecimento de condições de gelo em terra a menos que o avião tenha sido inspeccionado e, se necessário, tenha sido submetido a um tratamento de degelo/anti-gelo.
- 5 – A acumulação de gelo ou a existência de outros contaminantes naturais deve ser removida, de modo a que o avião mantenha a sua condição de aeronavegabilidade.

Artigo 15.º

Aeródromo alternante de destino

Em obediência às regras de voo por instrumentos, deve ser indicado no plano de voo um aeródromo alternante de destino, a menos que:

- a) A duração do voo e as condições meteorológicas sejam tais que haja certeza razoável de que, à hora prevista de chegada ao aeródromo de destino, e por um período razoável antes e depois desse momento, a aproximação e aterragem possa ser feita sob condições meteorológicas visuais, ou
- b) O aeródromo de destino é isolado e não existe nenhum aeródromo alternante adequado, e
 - i) Um procedimento padrão de aproximação por instrumentos é recomendado para o aeródromo de destino pretendido, e
 - ii) A informação meteorológica disponível indica que as seguintes condições atmosféricas manter-se-ão pelo menos duas horas antes da hora prevista de chegada:
 - A base das nuvens a pelo menos 300 m (1000 pés) acima dos mínimos associados ao procedimento de aproximação por instrumentos, e

- Uma visibilidade de pelo menos 5,5 km ou 4 km a mais do que o mínimo associado ao procedimento.

Artigo 16.º

Abastecimento de combustível e de óleo

- 1 – Um voo não deve ser iniciado sem que previamente se tenha assegurado que o avião transporta combustível e óleo suficientes para garantir a conclusão do voo em segurança, atendendo às condições meteorológicas e a possíveis atrasos do voo.
- 2 – A quantidade de combustível a transportar deve permitir:
 - a) O voo para o aeródromo de destino, e após isso, pelo menos, 45 minutos em altitude normal de cruzeiro, quando o voo é efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos e não é obrigatório indicar, nos termos do artigo anterior, um aeródromo alternante de destino, ou
 - b) O voo do aeródromo de destino para o aeródromo alternante e, após disso, pelo menos 45 minutos em altitude de normal cruzeiro, quando o voo é efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos e é obrigatório indicar, nos termos do artigo anterior, um aeródromo alternante de destino, ou,
 - c) O voo para o aeródromo de destino, e após isso, pelo menos, 30 minutos em altitude de normal cruzeiro, quando o voo é efectuado de acordo com as regras de voo visual, durante o dia, ou
 - d) O voo para o aeródromo de destino e, subsequentemente, durante pelo menos 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro, quando o voo é efectuado de acordo com as regras de voo visual, de noite.

Artigo 17.º

Reabastecimento de combustível com passageiros a bordo

- 1 – Um avião não deve ser reabastecido no momento do embarque ou do desembarque de passageiros ou com passageiros a bordo, excepto se tais operações se desenrolem na presença do piloto-comandante ou de outro pessoal qualificado que esteja preparado para iniciar e dirigir, da forma mais rápida e expedita possível, a evacuação do avião.
- 2 – Quando o reabastecimento do avião for efectuado com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar, devem ser mantidas comunicações bilaterais, através do sistema de intercomunicação do avião ou de outro meio adequado, entre a equipa de terra que supervisiona o reabastecimento e o piloto-comandante ou outro pessoal qualificado.

Artigo 18.º

Fornecimento de oxigénio

- 1 – O piloto-comandante deve assegurar que existe a bordo do avião e está disponível uma quantidade suficiente de oxigénio para os membros da tripulação e para os passageiros em todos os voos operados a uma altitude em que a falta de oxigénio possa afectar as faculdades dos membros da tripulação ou afectar negativamente os passageiros.
- 2 – O transporte e a utilização de oxigénio a bordo do avião é objecto de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

SECÇÃO III

Procedimentos de voo

Artigo 19.º

Mínimos de operações em aeródromos

Um voo não deve prosseguir para o aeródromo de destino, excepto se a última informação disponível indicar que na hora estimada de chegada, a aterragem pode ser efectuada nesse aeródromo, ou pelo menos no aeródromo alternante de destino, de acordo com os mínimos operacionais estabelecidos no artigo 10.º.

Artigo 20.º

Relatório das condições atmosféricas

- 1 – Os pilotos devem comunicar, o mais rapidamente possível, as condições atmosféricas susceptíveis de afectar a segurança de outras aeronaves.
- 2 – Os procedimentos para produzir, registar e comunicar as observações meteorológicas a bordo de aeronaves em voo, são objecto de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

Artigo 21.º

Condições susceptíveis de constituir perigo para o voo

- 1 – Além do relatório das condições meteorológicas previsto no número anterior, os pilotos devem reportar o mais rapidamente possível aos órgãos competentes quaisquer outras condições que possam constituir perigo e afectar a segurança de outras aeronaves.
- 2 – Os procedimentos para produzir, registar e comunicar outras condições que possam constituir um perigo e afectar a segurança de outras aeronaves, são objecto de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

Artigo 22.º

Deveres dos membros da tripulação de cabine

- 1 – Durante a descolagem e aterragem, todos os membros da tripulação de cabine em serviço devem permanecer nos seus postos.
- 2 – Em rota, todos os membros da tripulação de cabine em serviço devem permanecer nos seus postos, excepto quando se ausentem para o exercício de funções relacionadas com as operações de voo do avião ou para a satisfação de necessidades fisiológicas.
- 3 – Todos os membros da tripulação de cabine devem manter os cintos de segurança apertados quando estiverem nos seus postos.
- 4 – Quando sejam disponibilizados cintos de segurança com alças, qualquer membro da tripulação de cabine que ocupe um lugar de piloto deve manter o cinto de segurança apertado durante as fases de descolagem e aterragem do avião.
- 5 – Os restantes membros da tripulação de cabine devem manter apertados os cintos de segurança com alças, excepto se as alças colocadas nas costas interferirem no desempenho das suas funções, situação em que podem ser desapertadas, embora deva permanecer apertado o cinto de segurança.

Artigo 23.º

Uso de oxigénio

Todos os membros da tripulação de cabine devem, no desempenho de funções essenciais à operação segura do avião em voo, usar oxigénio quando se verificarem as circunstâncias previstas no artigo 18.º.

Artigo 24.º

Protecção da tripulação de cabine e passageiros em caso de despressurização

- 1 – Para assegurar uma probabilidade razoável de preservação de consciência durante uma descida de emergência que possa ser necessária em caso de perda de pressurização, a tripulação de cabine deve ser salvaguardada.
- 2 – Os tripulantes de cabine devem dispor, ainda, de meios de protecção que lhes permitam administrar os primeiros socorros aos passageiros durante o voo já estabilizado após a emergência.
- 3 – Os passageiros devem ser protegidos por dispositivos ou procedimentos operacionais que garantam a probabilidade razoável de sobrevivência dos efeitos da hipóxia em caso de perda de pressurização.

Artigo 25.º

Procedimentos de aproximação por instrumentos

- 1 – Os aviões operados de acordo com as regras de voo por instrumentos devem cumprir os procedimentos de aproximação por instrumentos aprovados pelo Estado em que o aeródromo está localizado.
- 2 – As informações aos pilotos acerca dos parâmetros de voo, procedimentos operacionais e os critérios para a construção de procedimentos de voo visual e por instrumentos são objecto de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

Artigo 26.º

Deveres do piloto

- 1 – O piloto-comandante é o responsável pela operação em segurança do avião e pela segurança de todos os membros da tripulação, passageiros e carga a bordo.
- 2 – O piloto-comandante deve garantir que o voo:
 - a) Não será iniciado se qualquer membro da tripulação de voo estiver por qualquer causa incapacitado de exercer as funções, designadamente por como lesão, doença, fadiga, efeitos de qualquer substância psicoactiva, e
 - b) Não será prorrogado para além do próximo aeródromo adequado quando a capacidade da tripulação de voo para desempenhar funções seja significativamente reduzida devido à redução das suas faculdades por fadiga, doença ou falta de oxigénio.
- 3 – O piloto-comandante é responsável por notificar a autoridade competente mais próxima, através do meio mais rápido possível, sobre qualquer acidente que envolva a aeronave, do qual tenham resultado ferimentos graves ou a morte de qualquer pessoa ou dano substancial à aeronave ou a bens.

Artigo 27.º

Bagagem de cabina (descolagem e aterragem)

O piloto-comandante deve assegurar que todas as bagagens transportadas para um avião e levadas para a cabine de passageiros estão bem arrumadas.

CAPÍTULO IV

Desempenho do avião

Artigo 28.º

Limitações operacionais

- 1 – Um avião deve ser operado:
 - a) Em conformidade com os termos do certificado de navegabilidade ou documento equivalente aprovado;
 - b) Dentro dos limites operacionais previstos pela autoridade de certificação, e
 - c) Se aplicável, dentro das limitações de massa impostas pela necessidade de dar cumprimento às normas de certificação de ruído, excepto se forem autorizadas circunstâncias excepcionais para um aeródromo específico ou uma pista onde não há problema da poluição sonora, pela autoridade competente do Estado em que o aeródromo está situado.
- 2 – A legendagem, os cartazes, as marcas de instrumentos, ou a sua combinação, que contenham limitações operacionais impostas pela autoridade de certificação do Estado de registo, devem estar em local visível no avião.
- 3 – É o piloto-comandante que determina o desempenho do avião que permitirá a realização da partida e a descolagem em segurança.

CAPÍTULO V

INSTRUMENTOS, EQUIPAMENTOS E DOCUMENTOS

DE VOO DE AVIÕES

SECÇÃO I

Aviões em todos os voos

Artigo 29.º

Aviões em todos os voos

- 1 – Um avião deve estar equipado com instrumentos que permitam à tripulação de voo controlar a rota do avião, realizar quaisquer manobras de procedimento necessárias e cumprir as limitações do avião nas condições de operações antecipadas.
- 2 – Os aviões em todos os voos devem encontrar-se equipados com:
 - a) Um estojo de primeiros socorros, acessível;
 - b) Extintores portáteis de um tipo que, quando accionados, não contaminem o ar dentro do avião. Pelo menos um dos extintores deve estar localizado:
 - i) No compartimento do piloto; e
 - ii) Em cada compartimento de passageiros que se encontre separado do compartimento do piloto e não seja acessível ao piloto ou co-piloto;
 - c) Um assento ou beliche para cada pessoa acima de uma idade a ser determinada pelo Estado de Registo;
 - d) Um cinto de segurança para cada assento e para cada beliche;
 - e) Os seguintes manuais, cartas e informação:
 - i) O manual de voo ou outros documentos ou informações relativos a quaisquer limitações operacionais determinados para o avião pela autoridade certificadora do Estado de Registo;
 - ii) Cartas correntes e apropriadas para a rota do voo proposto e todas as rotas sob as quais seja razoável esperar que o possa divergir;
 - iii) Os procedimentos determinados para o piloto-comandante de uma aeronave interceptada;
 - iv) Os sinais visuais a utilizar pelas aeronaves interceptoras ou interceptadas;
 - v) O diário de navegação do avião;

- f) Fusíveis eléctricos sobresselentes de tipos apropriados para substituição, nos casos em que o avião se encontra equipado com fusíveis acessíveis em voo.

Artigo 30.º

Marcação de pontos de corte

Se as áreas da fuselagem adequadas para corte por equipas de salvamento numa emergência forem delineadas num avião, tais marcas são objecto de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

SECÇÃO II

Aviões operados como voos VFR

Artigo 31.º

Aviões operados como voos VFR

Os aviões quando operados como voos VFR devem estar equipados com:

- a) Meios de medição e de apresentação de:
 - i) Rumo magnético;
 - ii) A hora, em horas, minutos e segundos;
 - iii) Altitude de pressão;
 - iv) Velocidade ar indicada; e
- b) Outros equipamentos adicionais que possam ser determinados pela autoridade competente.

SECÇÃO II

Aviões em voo sobre a água

Artigo 32.º

Hidroaviões

Os hidroaviões em todos os voos devem estar equipados com:

- a) Um colete salva-vidas, ou equivalente dispositivo individual de flutuação, para cada pessoa a bordo, guardado numa posição prontamente acessível a partir do assento ou beliche;
- b) Equipamento para produzir os sinais sonoros indicados nos *International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, quando aplicável;
- c) Uma âncora; e
- d) Uma ancora de mar, quando necessário para assistir nas manobras.

Artigo 33.º

Aviões terrestres

Os aviões terrestres monomotores quando operados em rota sobre a água para além de distância em planeio da costa ou quando descolando ou aterrando num aeródromo onde, na opinião do piloto-comandante, o caminho encontra-se numa tal disposição sobre a água que na ocorrência de um incidente uma amargem seria provável, devem transportar um colete salva-vidas, ou equivalente dispositivo individual de flutuação, para cada pessoa a bordo, guardado numa posição prontamente acessível a partir do assento ou beliche.

Artigo 34.º

Aviões em voos prolongados sobre a água

- 1 – Todos os aviões operados em voos prolongados sobre a água devem encontrar-se equipados com, no mínimo, um colete salva-vidas ou equivalente dispositivo individual de flutuação para cada pessoa a bordo, guardado numa posição facilmente acessível a partir do assento ou beliche da pessoa para quem se encontra destinado.
- 2 – O piloto-comandante de um avião operado num voo prolongado sobre a água deve determinar os riscos para a sobrevivência dos ocupantes do avião no caso de uma amargem.
- 3 – O piloto-comandante deve ter em consideração o ambiente e condições operacionais tais como, mas não limitadas ao, estado do mar e temperaturas do mar e do ar, a distância da costa adequada para efectuar uma aterragem de emergência, e a existência de serviços de busca e salvamento.
- 4 – Com base na avaliação dos riscos referidos no número anterior, o piloto-comandante deve, adicionalmente ao equipamento exigido no número 1, assegurar que o avião encontra-se equipado com:
 - a) Balsas salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas a bordo, guardadas de forma a facilitar a sua utilização numa emergência, adestradas com tal equipamento de salvamento, incluindo meios de sobrevivência, como apropriado ao voo a ser empreendido; e
 - b) Equipamento para efectuar os sinais de socorro, em cumprimento das normas legais aplicáveis.

Artigo 35.º

Aviões em voos sobre áreas terrestres designadas

Os aviões quando operados sobre áreas terrestres que foram designadas pelo Estado responsável como áreas em que a busca e salvamento seriam especialmente difíceis, devem encontrar-se equipados com tais dispositivos de sinalização e equipamento de sobrevivência (incluindo meios de suporte de vida) apropriados à área a ser sobrevoada.

Artigo 36.º

Aviões em voos de alta altitude

Os aviões a serem operados a altas altitudes devem ser equipados com aparelhos de armazenamento e fornecimento de oxigénio capazes de armazenar e dispensar o oxigénio, como exigido no artigo 18.º.

Artigo 37.º

Aviões operados de acordo com as regras de voo por instrumentos

1 – Os aviões quando operados de acordo com as regras de voo por instrumentos, ou quando o avião não pode ser mantido numa atitude desejada sem referência a um ou mais instrumentos de voo, deverão encontrar-se equipados com:

- a) Um meio de medir e apresentar:
 - i) O rumo magnético (bússola de reserva);
 - ii) A hora em hora, minutos e segundos;
 - iii) A altitude de pressão;
 - iv) A velocidade do ar indicada, com um método de prevenir avarias devido tanto a condensação como a gelo;
 - v) Razão e coordenação de volta;
 - vi) A atitude da aeronave; e

- vii) O rumo estabilizado da aeronave;
 - viii) A adequabilidade do fornecimento de energia aos instrumentos giroscópicos;
 - ix) A temperatura do ar no exterior;
 - x) As razões de subida e de descida; e
- b) Quaisquer instrumentos ou equipamentos adicionais que possam ser determinados pela autoridade apropriada.
- 2 – Os equipamentos previstos nas alíneas f) a g) do número anterior podem ser substituídos por uma combinação de instrumentos ou por sistemas integrados de director de voo desde que as salvaguardas contra uma falha total, inerentes nos três instrumentos separados, sejam mantidas.

Artigo 38.º

Aviões operados à noite

Os aviões, quando operados à noite, devem encontrar-se equipados com:

- a) O equipamento especificado no número 1 do artigo anterior; e
- b) As luzes legalmente exigidas para aeronaves em voo ou operando na área de movimento de um aeródromo;
- c) Uma luz de aterragem;
- d) Iluminação para todos os instrumentos de voo e equipamentos essenciais para a operação segura do avião que sejam utilizados pela tripulação técnica;
- e) Luzes em todos os compartimentos de passageiros; e
- f) Uma luz portátil independente para cada posto de um membro da tripulação.

Artigo 39.º

Certificação de ruído

Um avião deve transportar um documento atestando a certificação de ruído.

Artigo 40.º

Indicador de número de Mach

Os aviões com limitações de velocidade expressas em termos de número de Mach devem encontrar-se equipados com meios de apresentar o número de Mach.

Artigo 41.º

**Aviões equipados com sistemas
de aviso de proximidade do terreno (GPWS)**

- 1 – Todos os aviões propulsionados por motores a turbina de massa máxima à descolagem certificada abaixo de 5700 kg ou autorizados a transportar mais do cinco mas menos de nove passageiros devem encontrar-se equipados com um sistema de aviso de proximidade ao chão que tenha uma função de evitar no terreno um embate frontal.
- 2 – Todos os aviões propulsionados por turbinas de massa máxima à descolagem certificada acima de 5700 kg ou autorizados a transportar mais de nove passageiros devem encontrar-se equipados com um sistema de aviso de proximidade ao chão que tenha uma função de evitar no terreno um embate frontal.
- 3 – Todos os aviões propulsionados por motores convencionais de massa máxima à descolagem certificada acima de 5700 kg ou autorizados a transportar mais de nove

passageiros devem encontrar-se equipados com um sistema de aviso de proximidade ao chão que tenha uma função de evitar no terreno um embate frontal.

- 4 – O sistema de aviso de proximidade ao solo deve fornecer automaticamente, um aviso atempado e claro à tripulação de voo quando o avião estiver em proximidade potencialmente perigosa com a superfície terrestre.
- 5 – O sistema de aviso de proximidade ao solo deve fornecer, no mínimo, avisos de pelo menos as seguintes circunstâncias:
 - a) Razão de descida excessiva;
 - b) Razão excessiva de aproximação ao terreno;
 - c) Excessiva perda de altitude após descolagem ou aproximação falhada; e
 - d) Separação ao terreno não segura enquanto numa configuração que não a de aterragem;
 - e) Trem de aterragem não bloqueado em baixo;
 - f) *Flaps* sem estarem na posição de aterragem; e
 - g) Descida excessiva abaixo da ladeira de aproximação por instrumentos.

Artigo 42.º

Transmissor de localização de emergência (ELT)

Todos os aviões devem encontrar-se equipados com pelo menos um ELT automático, a funcionar de acordo com as disposições legais aplicáveis.

Artigo 43.º

Aviões equipados com *transponder* com reporte de altitude de pressão

- 1 – Os aviões devem encontrar-se equipados com um *transponder* que reporte a altitude de pressão, a funcionar de acordo com as disposições legais aplicáveis.
- 2 – Excepto se dispensados pela autoridade competente, os aviões operados como voos VFR devem encontrar-se equipados com um *transponder* que reporte a altitude de pressão, a funcionar de acordo com as disposições legais aplicáveis.

Artigo 44.º

Microfones

Quando operando sobre regras de voo por instrumentos, todos os membros da tripulação de voo que sejam necessários estar ao serviço na cabine de pilotagem devem comunicar através de microfones de *boom* ou de *throat* abaixo do nível / altitude de transição.

CAPÍTULO VI

Equipamento de Comunicação e de Navegação

SECÇÃO I

Equipamento de comunicações

Artigo 45.º

Equipamento de comunicações

- 1 – Um avião a ser operado de acordo com as regras de voo por instrumento ou à noite deve estar equipado com equipamento de comunicação rádio.

- 2 – O equipamento referido no número anterior deve permitir efectuar comunicações bilaterais com aquelas estações aeronáuticas e naquelas frequências prescritas pela autoridade competente.
- 3 – Quando se torne necessária a instalação de mais do que uma unidade de equipamento de comunicação, cada uma deve ser independente da outra ou outras de forma a que uma falha em qualquer uma não resulte numa falha de qualquer outra.
- 4 – Um avião a ser operado de acordo com as regras de voo visual, mas como voo controlado, deve, a não ser que dispensado pela autoridade competente, ser equipado com equipamento de rádio comunicação capaz de efectuar comunicações bilaterais com aquelas estações aeronáuticas e naquelas frequências prescritas pela autoridade competente.
- 5 – Um avião a ser operado num voo previsto no artigo 34.º ou 35.º deve, a não ser que dispensado pela autoridade competente, ser equipado com equipamento de rádio comunicação capaz de efectuar comunicações bilaterais com aquelas estações aeronáuticas e naquelas frequências prescritas pela autoridade apropriada.
- 6 – O equipamento de comunicação rádio deve permitir a comunicação na frequência de emergência aeronáutica de 121.5 MHz.
- 7 – Para operações de voo em áreas de espaço aéreo definidas ou em rotas onde um tipo de RCP haja sido prescrito, um avião deve, adicionalmente aos requisitos acima especificados:
 - a) Estar equipado com equipamento de comunicações que permitam-lhe operar de acordo com os tipos de RCP prescritos; e
 - b) ser autorizado pelo Estado de Registo para tais operações.

Equipamento de navegação

1 – Um avião deve ser equipado com equipamento de navegação que lhe permita proceder:

- a) De acordo com o plano de voo; e
- b) De acordo com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo;

Excepto quando, se tal não for impossibilitado pela autoridade competente, a navegação para voos sob regras de voo visual seja efectuada por identificação visual de referências no terreno.

2 – Para operações onde uma especificação de navegação para navegação baseada em desempenho tenha sido prescrita, um avião deve, adicionalmente aos requisitos especificados no número anterior:

- a) Ser equipado com equipamento de navegação que lhe permitirá operar de acordo com a especificação / especificações; e
- b) Ser autorizado pelo Estado de Registo para tais operações.

3 – Para voos em áreas definidas de espaço aéreo onde, com base num acordo regional de navegação aérea, especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) sejam prescritas, um avião deverá ser equipado com equipamento de navegação que:

- a) Forneça continuamente indicações à tripulação de voo quanto à aderência ou ao desvio da rota ao grau exigido de precisão em qualquer ponto ao longo da rota; e
- b) Tenha sido autorizado pelo Estado de Registo para as operações MNPS em questão.

4 – Para voos em partes definidas de espaço aéreo onde, com base num acordo regional de navegação aérea, é aplicada uma separação mínima vertical reduzida (RVSM) de 300 m (1000 ft) entre FL 290 e FL 410 inclusive, um avião deve ser equipado com equipamento capaz de:

- a) Indicar à tripulação de voo o nível de voo que está a ser voado;
- b) Manter automaticamente um nível de voo seleccionado;
- c) Fornecer um alerta à tripulação de voo quando um desvio do nível de voo seleccionado ocorrer. O limite para o alerta não deverá exceder +/- 90 m (300 ft);
e
- d) Reportar a altitude de pressão automaticamente; e
- e) Deve ser autorizado pelo Estado de Registo para operar no espaço aéreo em questão.

5 – Antes de conceder a aprovação RVSM necessária de acordo com o número anterior, deve assegurar-se que:

- a) A capacidade de desempenho de navegação vertical do avião satisfaz os requisitos aplicáveis;
- b) O proprietário/operador instituiu procedimentos apropriados relativamente aos métodos e programas de continuação de aeronavegabilidade (manutenção e reparação); e
- c) O proprietário/operador instituiu procedimentos apropriados para as tripulações de voo para operações em espaço aéreo RVSM.

6 – O Estado de Registo deverá assegurar que, com respeito aos aviões mencionados no número 4, existam disposições adequadas para:

- a) A recepção de relatórios de desempenho de manutenção de altitude emitidos pelas agências de monitorização estabelecidas de acordo com os requisitos legais aplicáveis; e
- b) A tomada de acções correctivas imediatas para aeronaves individuais, ou grupos de tipos de aeronaves, identificados em tais relatórios como não cumprindo com

os requisitos de manutenção de altitude para operação em espaço aéreo onde RVSM seja aplicado.

- 7 – Todos os Estados responsáveis por espaço aéreo onde RVSM haja sido implementado, ou que tenha emitido aprovações RVSM a proprietários/operadores nos seus Estados, deverão estabelecer disposições e procedimentos que assegurem que acção apropriada será tomada relativamente a aeronaves e proprietários/operadores que se saiba estarem a operar em espaço aéreo RVSM sem uma aprovação RVSM válida.
- 8 – O avião deve ser equipado suficientemente com equipamento de navegação de modo a assegurar que, no evento de uma falha de um item de equipamento a qualquer altura do voo, o equipamento restante permitirá ao avião navegar de acordo com o previsto nos números anteriores.
- 9 – Em voos em que se intencione aterrar em condições meteorológicas de instrumentos, uma avião deve ser equipado com equipamento rádio capaz de receber sinais que forneçam guiamento até um ponto a partir do qual uma aterragem visual possa ser efectuada.
- 10 – O equipamento referido no número anterior deve ser capaz de fornecer tal guiamento para cada aeródromo em que se intencione aterrar em condições meteorológicas de instrumentos e para qualquer aeródromo designado como alternante.

CAPÍTULO VII

Manutenção de Aviões

Artigo 47.º

Manutenção de Aviões

A manutenção dos aviões deve ser efectuada de acordo com os preceitos legais aplicáveis.

Artigo 48.º

Responsabilidade do proprietário pela manutenção do avião

- 1 – O proprietário de um avião, ou no caso de se tratar de uma locação, o locatário, deve assegurar que, de acordo com procedimentos aceitáveis pelo Estado de Registo:
 - a) O avião é mantido em condição de aeronavegabilidade;
 - b) O equipamento operacional e de emergência necessário para o voo intencionado encontra-se em funcionamento; e
 - c) O certificado de aeronavegabilidade do avião mantém-se válido.
- 2 – O proprietário ou o locatário não devem operar o avião a não ser que este seja declarado apto para o serviço sob um sistema aceitável pelo Estado de Registo.
- 3 – Quando o despacho da manutenção não é emitido por uma organização de manutenção aprovada, a pessoa que assinar a despacho da manutenção deve ser titular da correspondente licença.
- 4 – O proprietário ou o locatário deve assegurar que a manutenção do avião é executada de acordo com um programa de manutenção aprovado pelo Estado de Registo.

CAPÍTULO VIII

TRIPULAÇÃO DE VOO

Artigo 49.º

Composição da tripulação de voo

O número e a composição da tripulação de voo não deve ser menor ao especificado no manual de voo ou noutros documentos associados ao certificado de aeronavegabilidade.

Artigo 50.º

Qualificações

- 1 – O piloto-comandante deve assegurar:
 - a) Que cada membro da tripulação de voo possui uma licença válida emitida pelo Estado de Registo, ou se emitido por outro Estado Contratante, validada pelo Estado de Registo;
 - b) Que os membros da tripulação de voo são titulares de qualificações adequadas; e
 - c) Que os membros da tripulação de voo mantiveram as suas proficiências.
- 2 – O piloto-comandante de um avião equipado com o sistema ACAS II deve assegurar que cada membro da tripulação de voo foi treinado adequadamente a nível de proficiência na utilização de equipamento ACAS II e no evitamento de colisões.

CAPÍTULO IX

Manuais, Diários de Bordo e Registos

Artigo 51.º

Manual de Voo

- 1 – O Manual de Voo contem a informação legalmente exigida.
- 2 – O Manual de Voo do avião deve ser actualizado através da incorporação de alterações mandatadas pelo Estado de Registo.

Artigo 52.º

Diário de navegação

- 1 – Deve ser mantido um diário de navegação para cada avião utilizado em navegação aérea internacional, no qual deverão ser introduzidos os dados do avião, da sua tripulação e de cada viagem.
- 2 – O diário de bordo do avião deve conter os seguintes elementos:
 - a) A nacionalidade e registo do avião;
 - b) A data;
 - c) Os nomes dos membros da tripulação e funções atribuídas;
 - d) Os pontos e horários de partida e chegada;
 - e) O propósito do voo;
 - f) As observações relativas ao voo; e
 - g) A assinatura do piloto-comandante.

Artigo 53.º

Registos dos equipamentos de emergência e sobrevivência a bordo

- 1 – O proprietário do avião, ou no caso de uma locação, o locatário, deve ter disponíveis para comunicação imediata aos centros de coordenação de salvamento, listas contendo informação quanto ao equipamento de emergência e de sobrevivência transportado a bordo do avião utilizado em navegação aérea internacional.
- 2 – A informação referida no número anterior deve incluir, como aplicável, o número, cor e tipo de barcos salva vida e pirotécnicos, detalhes quanto aos fornecimentos médicos

de emergência, fornecimentos de água e tipo e frequências do equipamento de rádio de emergência portátil.

CAPÍTULO X

Segurança

Artigo 54.º

Segurança da aeronave

O piloto-comandante é responsável pela segurança da aeronave durante a sua operação.

Artigo 55.º

Reporte de actos de interferência ilícita

No seguimento de um acto de interferência ilícita, o piloto-comandante deve submeter um relatório sobre esse acto à autoridade local designada.

CAPÍTULO XI

Operações com aviões de grandes dimensões e turbo-jactos

Artigo 56.º

Aviões de grandes dimensões e turbo-jactos

A operação privada de aviões de grandes dimensões e turbo-jactos rege-se pelas disposições constantes do presente decreto-lei e, ainda, pelas normas em vigor para as aeronaves de transporte comercial, quando aplicáveis.

CAPÍTULO XII

Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

Artigo 56.º

Supervisão e fiscalização

Na qualidade de autoridade supervisora nacional, compete ao INAC, I.P. supervisionar e fiscalizar o cumprimento do presente decreto-lei.

Artigo 57.º

Contra-ordenações

1 – Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações muito graves:

- a) *(A completar.)*
- b) *(A completar.)*

2 – Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações graves:

- a) *(A completar.)*
- b) *(A completar.)*

3 – Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações leves:

- a) *(A completar.)*
- b) *(A completar.)*

Artigo 58.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 e sanções acessórias a que haja lugar.

CAPÍTULO XIV

Disposições finais

Artigo 59.º

Entrada em vigor

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