



Autoridade Nacional da Aviação Civil

# CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

**Autoridade Nacional da Aviação Civil**  
Aeroporto Humberto Delgado, 1749-034 Lisboa  
Tel. +351 218 423 502 | E-mail: ais@anac.pt

CIA n.º Projeto XX/2022

DATA: dia de mês de ano

**ASSUNTO: Disposições para a determinação da necessidade de prestação de serviços de tráfego aéreo.**

## 1. INTRODUÇÃO

- 1.1. O Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão de 14 de fevereiro de 2020, estabelece no artigo 3º-A que os Estados-Membros devem determinar a necessidade de disponibilização de serviços de tráfego aéreo.
- 1.2. O mesmo regulamento estabelece, a título de orientação, quais os elementos a considerar na determinação dessa necessidade e, ainda, as condições de implementação de Estações Aeronáuticas não-ATS (*Air Traffic Services*).
- 1.3. Torna-se, por conseguinte, necessário, que em todos os aeródromos civis de uso público se proceda à análise da necessidade de disponibilização de serviços de tráfego aéreo nas condições concretizadas através da presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA).

## 2. OBJETIVO

- 2.1. O objetivo da presente CIA é estabelecer os critérios para determinar:
  - a. A necessidade e a suficiência da prestação do Serviço de Informação de Voo do Aeródromo (AFIS);
  - b. A necessidade da prestação do Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo (ATC);
  - c. As condições para a implementação de Estações Aeronáuticas não-ATS;
  - d. A estrutura das avaliações de segurança aeronáutica relevantes para determinar a necessidade e assegurar a suficiência dos serviços de tráfego aéreo apropriados.

### 3. DEFINIÇÕES, ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

3.1. Para efeitos da presente CIA, são aplicáveis as seguintes definições:

- a) «Aeródromo» - 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 AFIS», um aeródromo em que o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) é prestado no espaço aéreo associado a esse aeródromo;
- c) «Aeródromo de uso público» - o aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;
- d) «Estação aeronáutica» - estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Nalguns casos, uma estação aeronáutica pode, por exemplo, estar instalada a bordo de um navio ou numa plataforma marítima;
- e) «Movimento» Uma descolagem ou uma aterragem de uma aeronave num aeródromo.
- f) «Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (*Aerodrome Flight Information Service-AFIS*)», o serviço de informação de voo relativo ao tráfego de aeródromo prestado pelo prestador de serviços de tráfego designado;
- g) «Serviço de controlo de tráfego aéreo (*Air Traffic Control Service-ATC*)», serviço prestado com o objetivo de:
  - a) Evitar as colisões:
    - 1) entre aeronaves, e
    - 2) na área de manobra, entre aeronaves e obstáculos; e
  - b) Manter um fluxo de tráfego aéreo ordenado e expedito;
- h) «Serviços de tráfego aéreo (*Air Traffic Services-ATS*)», termo genérico usado para, conforme os casos, designar os serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos de tráfego aéreo, os serviços de controlo de tráfego aéreo (serviços de controlo de área, serviço de controlo de aproximação ou serviço de controlo do aeródromo);
- i) «Zona de tráfego de aeródromo (*Aerodrome Traffic Zone-ATZ*)», espaço aéreo de dimensões definidas, estabelecido em torno de um aeródromo para proteger o tráfego desse aeródromo;
- j) «Zona de Informação de Voo (*Flight Information Zone-FIZ*)», espaço aéreo de dimensão definida no âmbito do qual são prestados serviços de informação de voo de aeródromo e serviços de alerta para o tráfego de aeródromo;

- k) «Operador de aeródromo» - o titular do certificado de aeródromo;
- l) «Publicações de Informação Aeronáutica» - AIP PORTUGAL e Manual VFR.

3.2. Para efeitos da presente Circular de Informação Aeronáutica, são aplicáveis os seguintes acrónimos:

- a) «ANAC» - Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- b) «ASA» - Avaliação de Segurança Aeronáutica (*Aviation Safety Assessment*);
- c) «ATS» - Serviços de Tráfego Aéreo (*Air Traffic Services*);
- d) «CAT» - (*Commercial Air Transport*) - transporte aéreo comercial;
- e) «CIA» - Circular de Informação Aeronáutica;
- f) «ICAO» - Organização da Aviação Civil Internacional (*Internacional Civil Aviation Organization*);
- g) «IFR» - Regras de Voo por Instrumentos (*Instruments Flight Rules*); «NCC» - Operações Aéreas Não Comerciais com Aeronaves a Motor Complexa;
- h) «SPO» - Operações especializadas (*Specialised Operations*);
- i) «UE» - União Europeia;
- j) «VFR» - Regras de Voo Visual (*Visual Flight Rules*).

#### 4. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente Circular de Informação Aeronáutica aplica-se aos aeródromos civis de uso público.

#### 5. NECESSIDADE E ADEQUAÇÃO DO AFIS

5.1. A necessidade e adequação do AFIS deve ser determinada, caso a caso, com base nos resultados de uma avaliação de segurança aeronáutica (ASA) realizada para cada aeródromo e espaço aéreo associado, em conformidade com as disposições estabelecidas no presente número, integrando o tipo e densidade do tráfego aéreo previsto, as condições meteorológicas prevalentes na região onde se localiza o aeródromo e quaisquer outros fatores relevantes.

5.2. A prestação do AFIS é obrigatória:

- a) Quando o resultado de uma avaliação de segurança aeronáutica, conduzida de acordo com a presente CIA, assim o determine.
- b) Sem prejuízo do referido na alínea anterior, é obrigatória a prestação do AFIS quando o aeródromo esteja certificado para operações de voo por instrumentos (*Não aplicável em heliportos*).

## **6. INSUFICIÊNCIA DO SERVIÇO AFIS E NECESSIDADE DO SERVIÇO ATC**

- 6.1. Quando se verificar que a prestação do AFIS não é suficiente face às condições de operação do tráfego aéreo, é obrigatório promover a implementação do serviço de controlo de tráfego aéreo.
- 6.2. A transição da prestação do AFIS para o serviço ATC ocorre quando uma avaliação de segurança aeronáutica realizada em conformidade com as disposições da presente CIA assim o determine.

## **7. REVERSÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ATC PARA AFIS**

Os aeródromos onde é prestado o serviço ATC poderão reverter para a prestação de AFIS, quando uma ASA conduzida em conformidade com a presente CIA assim o determine.

## **8. ESTAÇÕES AERONÁUTICAS NÃO ATS**

- 8.1. Em aeródromos em que não se verifique a necessidade de implementar um serviço de tráfego aéreo, ainda assim, deverá ser ponderada a implementação Estações Aeronáuticas não-ATS, mediante o reconhecimento de que essa facilidade possa beneficiar a segurança operacional das operações aéreas.
- 8.2. Sempre que estabelecida uma Estação Aeronáutica não-ATS deve ser assegurado que, relativamente à mesma, são convenientemente divulgadas nos correspondentes produtos de Informação Aeronáutica/ em Manual VFR as seguintes informações:
  - (a) Identificação do aeródromo, quando aplicável;
  - (b) Localização e identificação da estação aeronáutica, quando aplicável;
  - (c) Horas de operação da estação aeronáutica, quando aplicável;
  - (d) Língua utilizada;
  - (e) Descrição detalhada da facilidade disponibilizada e das suas limitações;
  - (f) Procedimentos especiais a utilizar pelos pilotos;
  - (g) Qualquer outra informação pertinente.
- 8.3. Identificação de uma Estação Aeronáutica não-ATS:

- (a) A estação aeronáutica deve ser identificada pelo nome do aeródromo no qual são disponibilizadas comunicações ar-chão, ou pelo nome da localidade, de incidente geográfico ou de área mais próxima, ou pelo nome da organização que a disponibiliza (por exemplo nome de Aeroclube); e;  
O nome da estação aeronáutica deve ser complementado pelo sufixo "RADIO", tal como estabelecido na Secção 5.2.1.7.1.2 do Anexo 10 à Convenção de Chicago, Volume II.

## 9. AVALIAÇÃO DE SEGURANÇA AERONÁUTICA

9.1. A realização da ASA prevista no número 5 é obrigatória nos aeródromos de uso público quando ocorra pelo menos uma das seguintes situações:

- (a) Se preveja, ou tenha sido atingido, um número anual de movimentos superior a 20.000 ou nos quais se possam realizar 10 ou mais movimentos por hora;
- (b) Se realizem operações de formação de pilotos e a densidade de tráfego exceda 100 movimentos por dia;
- (c) Se observe a coexistência de diferentes categorias de aeronaves, entre outras, aeronaves de asa fixa motorizada com helicópteros ou com planadores, a coexistência entre aeronaves que operem com regimes de velocidade muito distintos (a reação, de turbina, etc.), onde se observe a predominância de um determinado tipo de operação em relação às demais;
- (d) Se observe a coexistência de tipologias de atividade distintas, designadamente a realização de operações CAT<sup>1</sup> (*Commercial Air Transport*) com operações NCC<sup>2</sup> (*Non Complex*) e/ou SPO<sup>3</sup> (*Specialised Operation*); e operações de aviação geral\* com operações NCC (*Non Complex*) e/ou SPO (*Specialised Operation*).
- (e) Se destine a aeronaves com uma massa máxima certificada à decolagem superior a 5 700 kg ou com uma configuração máxima aprovada de mais de nove lugares de passageiros;
- (f) A orografia do local seja acidentada ou que em virtude da sua reduzida

<sup>1</sup> CAT - 'commercial operation' means any operation of an aircraft, in return for remuneration or other valuable consideration, which is available for the public or, when not made available to the public, which is performed under a contract between an operator and a customer, where the latter has no control over the operator, conforme definido no Regulamento (UE) 965/2012.

<sup>2</sup> NCC - 'non-complex operator', when it has a workforce of 20 full-time equivalents (FTEs) or less, that are involved in an activity subject to Regulation (EU) 2018/1139 and its implementing rules, conforme definido no Regulamento (UE) 965/2012.

<sup>3</sup> SPO - 'specialised operation' means any operation, other than commercial air transport operation, where the aircraft is used for specialised activities such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, aerial advertisement, maintenance check flights, conforme definido no Regulamento (UE) 965/2012.

densidade populacional ditem a necessidade de implementação de um serviço de tráfego aéreo não obstante a frequência de (movimentos/operações) seja extremamente reduzida;

(g) O aeródromo se localize numa estrutura de espaço aéreo complexa, nomeadamente em espaço aéreo controlado de áreas terminais (TMA), zonas de controlo de tráfego aéreo (CTR), zona de informação de voo (FIZ) ou na proximidade de áreas restritas, perigosas ou proibidas.

9.2. As ASA serão realizadas por prestadores de serviço de tráfego aéreo, AFIS ou ATC, certificados em conformidade com o Regulamento (EU) 2017/373.

9.3. O prestador de serviços de tráfego aéreo que realiza a avaliação de segurança aeronáutica pode ser diferente daquele que presta o serviço no aeródromo.

## **10. FATORES A CONSIDERAR NAS AVALIAÇÕES DE SEGURANÇA AERONÁUTICA**

10.1. Na preparação da ASA, devem ser tidos em conta, pelo menos, os fatores relacionados com as características físicas do aeródromo, a tipologia, complexidade e o número de aeronaves que operam regularmente no aeródromo, além do volume de espaço aéreo, e a existência de ocorrências de segurança operacional, designadamente:

(a) Dados respeitantes ao aeródromo;

(b) Características orográficas e densidade populacional do local;

(c) Dados respeitantes a obstáculos;

(d) Condições meteorológicas, estudo estatístico de ventos e visibilidade;

(e) Regras de voo locais (VFR/IFR);

(f) Operação simultânea de diferentes tipos de aeronaves;

(g) Categorias de aeronaves;

(h) Tipo de operações;

(i) Volume de tráfego tendo em conta o histórico e as previsões de procura horárias, diárias e anuais;

(j) Estrutura do espaço aéreo;

(k) A língua utilizada nas comunicações ar-chão;

(l) Qualquer outro fator considerado pertinente para a segurança operacional.

A ASA deve ter em consideração que se torna apropriado:

- (a) Estabelecer um AFIS onde o tráfego aéreo tende a concentrar-se, para fornecer às aeronaves informações relativas a outro tráfego de aeródromo e na vizinhança do aeródromo em questão e permitir aos pilotos que adequem o seu voo de modo a atingir um fluxo ordenado e expedito, ou seja, a separação entre aeronaves é responsabilidade do piloto, competindo ao AFIS fornecer e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- (b) Estabelecer controlo de tráfego aéreo quando se atinge um volume de tráfego no qual a responsabilidade de adequação do voo não pode ser deixada ao critério do piloto e exige que a separação seja estabelecida pelo controlo de tráfego aéreo, nomeadamente para cumprir os seguintes objetivos:
  - i. Prevenir colisões entre aeronaves;
  - ii. Prevenir colisões entre aeronaves na área de manobra e obstruções nessa área;
  - iii. Expeditar e manter um fluxo de tráfego aéreo ordenado.

## **11. CONTEÚDO E ESTRUTURA DAS AVALIAÇÕES DE SEGURANÇA AERONÁUTICA**

- 11.1. Nos aeródromos em que tenham sido concedidas isenções ou derrogações à sua base de certificação, a ASA deve incorporar a análise da influência na segurança destas situações em relação à prestação do serviço de tráfego aéreo.
- 11.2. A ASA deve abranger os requisitos de segurança para operar no espaço aéreo associado ao aeródromo em causa, devendo para o efeito apresentar uma proposta da nova estrutura de espaço aéreo da CTR/FIZ associada, bem como os procedimentos de voo aplicáveis e projetos de cartas aeronáuticas, consideradas relevantes a implementar no aeródromo em causa.
- 11.3. A ASA deve incorporar o registo dos elementos responsáveis por cada fase, ou pela totalidade, da ASA. Para tal, os mesmos deverão fornecer as informações necessárias ao preenchimento do quadro apresentado no número II do Anexo A à presente CIA.

A ASA é composta pelas seguintes fases:

- (a) Introdução;
- (b) Análise preliminar;
- (c) Estimativa do risco;
- (d) Avaliação do risco com ou sem mitigação preliminar;
- (e) Mitigação do risco;
- (f) Ações a desenvolver e seguimento/monitorização.

## **12. RESPONSABILIDADES DO OPERADOR DE AERÓDROMO**

- 12.1. Sem prejuízo das demais responsabilidades do operador de aeródromo definidas em outras regulamentações compete, no âmbito da presente CIA, aos operadores dos aeródromos de uso público que verifiquem os pressupostos para a elaboração de ASA, as seguintes responsabilidades:
  - (a) Dispor das ASA e adotar, em conformidade com as mesmas, todas as medidas necessárias para garantir a disponibilização dos serviços de tráfego aéreo que contribuam para a operação segura das aeronaves;
  - (b) Subscrever, quando lhe corresponder, os acordos necessários com um prestador de serviços de tráfego aéreo certificado em conformidade com o Regulamento (EU)2017/373;
  - (c) Desenvolver as ações necessárias no âmbito da sua responsabilidade e em função do definido na fase de seguimento da ASA, mantendo a ANAC, informada a respeito das ações adotadas.
- 12.2. Constitui igualmente responsabilidade do operador de aeródromo a implementação das ações necessárias para a manutenção das condições determinantes do resultado da ASA sobre a necessidade e suficiência da prestação do serviço de tráfego, bem como a sua monitorização com uma periodicidade mínima anual, a realizar entre janeiro e março de cada ano civil.
- 12.3. No caso de o prestador de serviços de tráfego aéreo ser distinto do operador de aeródromo, as ações referidas na alínea anterior deverão ser desenvolvidas em conjunto pelas duas entidades.

## **Notificação à Autoridade Nacional da Aviação Civil**

13.1. As notificações à ANAC são apresentadas através de e-mail dirigido à presidência do conselho de administração, através dos contactos institucionais, ou via e-mail geral@anac.pt.

## **14. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS**

14.1. Legislação Nacional:

- a) Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de fevereiro de 1947, que aprova para ratificação, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago pela Delegação Portuguesa à Conferência da Aviação Civil Internacional em 7 de dezembro de 1944;
- b) Decreto-Lei n.º 186/2007 de 10 de maio, que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário (alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio);

14.2. Legislação Europeia:

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;
- d) Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de

rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011;

- e) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de julho de 2018 relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho;
- f) Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 923/2012, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 e o Regulamento (UE) 2017/373 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea, à conceção das estruturas do espaço aéreo e à qualidade dos dados, à segurança da pista, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 73/2010.

#### 14.3. Documentos ICAO:

- a) *Annex 10 to the Convention on International Civil Aviation – Aeronautical Telecommunications (7th Edition, July 2018)*;
- b) *Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation – Aeronautical Information Services (16th Edition, July 2018, incorporating Amendment 40)*;
- c) *Document 7300/9 Convention on International Civil Aviation, 9th edition 2006*;

## 15. ANEXOS

### 15.1. ANEXO A – AVALIAÇÃO DE SEGURANÇA AERONÁUTICA

## 16. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor na data da sua publicação.

= FIM DA CIRCULAR =  
O Vogal do Conselho Administração

Duarte Silva

## ANEXO A – AVALIAÇÃO DE SEGURANÇA AERONÁUTICA

### I. Fases da Avaliação de Segurança Aeronáutica (ASA)

(1) **Introdução:** Esta fase deverá permitir a compreensão adequada da casuística geral associada à implementação do Serviço de Informação de Voo do Aeródromo (AFIS) ou do Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo (ATC); do seu alcance, do seu ambiente operacional e do referencial regulamentar que permita desenvolver as fases seguintes, bem como a identificação de qualquer hipótese inicial relacionada com a segurança.

Nesta fase será estabelecida a equipa responsável pela realização da ASA bem como a identificação de potenciais utilizadores e partes interessadas que possam ser afetados por qualquer alteração relacionada com a segurança.

(2) **Análise preliminar:** Nesta fase deverá proceder-se a uma identificação inicial dos perigos identificados, dos seus elementos precursores e seus efeitos combinados, bem como dos efeitos nas operações, incluindo os efeitos nas aeronaves. Para isso devem ser consideradas as componentes terrestres e a bordo do sistema em análise, nas perspetivas de recursos e fatores humanos, procedimentos e equipamentos técnicos utilizados; bem como as interações entre si e a interação com o sistema considerado e o restante sistema de gestão de tráfego aéreo (ATM);

(3) **Estimativa do risco:** Nesta fase deverá proceder-se à estimativa do risco da operação (combinação da frequência da ocorrência do perigo com a gravidade dos seus efeitos) para todos os efeitos de cada um dos perigos identificados a apresentar através de uma matriz de risco (probabilidade x gravidade);

(4) **Avaliação de risco com e sem mitigação preliminar:** Nesta fase, deverá ser avaliada a tolerabilidade de cada um dos perigos identificados em termos quantitativos de máxima probabilidade de ocorrência face à matriz de risco que resulta da implementação das medidas de mitigação identificadas como apropriadas para conter e reduzir o risco.

A mitigação preliminar do risco estabelecerá se o risco inicial é ou não aceitável e da real necessidade, ou não da implementação de medidas de mitigação para a redução do risco eventualmente necessária;

(5) **Mitigação do risco:** Nesta fase deverão ser identificadas as medidas de mitigação a implementar para assegurar que o risco se mantém tolerável, garantindo o cumprimento dos valores estimados na fase anterior. Tais medidas atuarão, principalmente, sobre a frequência da ocorrência dos perigos identificados, e, em menor medida, sobre a severidade das consequências dos perigos, podendo mesmo eliminar por completo o perigo que nesse caso deve ser qualificado como não impactante para a segurança;

(6) **Ações a desenvolver e seguimento/monitorização:** Esta fase focar-se-á na identificação das ações a desenvolver na sequência do início da prestação do serviço AFIS para a sua adequada implementação, bem como das ações preconizadas relativamente ao seguimento e avaliação da eficácia das medidas de mitigação identificadas na fase anterior, mitigação do risco;

**II. Registo de participantes na avaliação de segurança aeronáutica:**

<b>Nome</b>	<b>Organização</b>	<b>Função</b>	<b>Perfil profissional</b>	<b>Assinatura</b>
<b>Data:</b>		<b>Local:</b>		

PROJETO