



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: geral@anac.pt

CIA n.º 02/2023

DATA: 12 de abril de 2023

---

**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, 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, na sua redação atual (Regulamento (UE) 2017/373), estabelece no artigo 3.º-A que os Estados-Membros devem determinar a necessidade de disponibilização de serviços de tráfego aéreo.
- 1.2. Adicionalmente, o mesmo Regulamento estabelece, a título de orientação, os elementos a considerar na determinação dessa necessidade de disponibilização de serviços de tráfego aéreo.
- 1.3. Concomitantemente, a presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA), densifica os critérios e procedimentos que concretizam as orientações referidas no ponto anterior, no atinente à determinação da necessidade de implementação de novos serviços de tráfego aéreo, assim como, para a verificação regular da adequabilidade dos serviços de tráfego aéreo atualmente prestados, quer nos aeródromos civis de uso público, quer nas estruturas de espaço aéreo destinadas à gestão das operações aéreas de rota.

## 2. OBJETIVO

A presente CIA visa estabelecer:

- a) Os processos e critérios que permitem determinar:
  - i. A necessidade de prestação do Serviço de Informação de Voo (FIS), nas suas vertentes:
    - 1. Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (*Aerodrome Flight Information Service-AFIS*);
    - 2. Serviço de Informação de Voo em rota (*enroute FIS*).
  - ii. A necessidade da prestação do Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo (ATC);
- b) A estrutura das avaliações de segurança aeronáutica, relevantes para determinar a necessidade e assegurar a suficiência dos serviços de tráfego aéreo apropriados nos aeródromos civis não controlados de uso público.

## 3. DEFINIÇÕES, SIGLAS 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) «Avaliação de Segurança Aeronáutica (ASA)», avaliação de segurança às condições do tráfego dos aeródromos não controlados localizados em território nacional, conduzida em conformidade com os parâmetros constantes na presente CIA;
- e) «Avaliação de Segurança Operacional (ASO)», Avaliação de segurança associada a uma alteração funcional, conforme previsto na norma ATS.OR.205 do Regulamento de Execução (UE) 2017/373, da Comissão, de 1 de março de 2017;
- f) «Movimento», uma descolagem, uma aterragem ou uma manobra de “tocar e andar” de uma aeronave num aeródromo;

- g) «Operação comercial», qualquer operação de uma aeronave, mediante remuneração ou contra outra retribuição, que é posta à disposição do público ou, quando não seja posta à disposição do público, que é executada ao abrigo de um contrato entre um operador e um cliente, em que este último não tem qualquer controlo sobre o operador;
- h) «Operador de aeródromo», o titular do certificado de aeródromo;
- i) «Prestador de Serviços de Navegação Aérea», entidade pública ou privada que preste serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;
- j) «Prestador de Serviços de Navegação Aérea designado», entidade designada pelo Estado Português para a prestação dos serviços de navegação aérea aérea, nos termos e condições constantes do quadro constante no Anexo ao Despacho n.º 7467/2015;
- k) «Publicações de Informação Aeronáutica», AIP PORTUGAL e Manual VFR;
- l) «Serviço de Informação de Voo», o serviço prestado com o objetivo de fornecer sugestões e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- m) «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 aéreo designado;
- n) «Serviço de Informação de Voo de Rota», o serviço de informação de voo relativo ao tráfego de rota prestado pelo prestador de serviços de tráfego aéreo designado;
- o) «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.
- p) «Serviços de tráfego aéreo (*Air Traffic Services-ATS*)», os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de Controlo de Tráfego Aéreo (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);
- q) «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;

- r) «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.

3.2. Para efeitos da presente CIA, são aplicáveis as seguintes siglas:

- a) «AFIS» - (*Aerodrome Flight Information Service*) Serviço de Informação de Voo de Aeródromo;
- b) «ANAC» - Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- c) «ANSP» - (*Air Navigation Services Provider*) Prestador de Serviços de Navegação Aérea;
- d) «ASA» - Avaliação de Segurança Aeronáutica;
- e) «ASO» - Avaliação de Segurança Operacional;
- f) «ATZ» - (*Aerodrome Traffic Zone*) Zona de Tráfego de Aeródromo;
- g) «CAT» - (*Commercial Air Transport*) o transporte aéreo comercial;
- h) «CIA» - Circular de Informação Aeronáutica;
- i) «eFIS» - (*enroute FIS*) Serviço de Informação de Voo de Rota;
- j) «FIS» - (*Flight Information Service*) Serviço de Informação de Voo;
- k) «FIZ» - (*Flight Information Zone*) Zona de Informação de Voo;
- l) «IFR» - (*Instrument Flight Rules*) Regras de voo por instrumentos;
- m) «OACI» - Organização da Aviação Civil Internacional;
- n) «NCC» - Operações Não Comerciais com Aeronaves a Motor Complexas;
- o) «OCEA» - Órgão para a Coordenação da Gestão e Uso do Espaço Aéreo;
- p) «RIV» - Região de Informação de Voo;
- q) «SPO» - (*Specialised Operations*) Operações especializadas;
- r) «UE» - União Europeia;
- s) «VFR» - (*Visual Flight Rules*) Regras de voo visual.

#### 4. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente Circular de Informação Aeronáutica aplica-se aos operadores de aeródromo dos aeródromos civis de uso público e aos prestadores de serviços de navegação aérea.

## 5. CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO E NÍVEL DE SERVIÇO PRESTADO

5.1. Na RIV de Lisboa, excetuando os volumes de espaço aéreo sob gestão militar inseridos nas mesmas, apenas podem ser estabelecidas as seguintes classificações do espaço aéreo, entre as previstas na norma SERA.6001 do Regulamento de Execução (UE) N.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, na sua redação atual:

### a) Classe C:

- i. São permitidos voos IFR e VFR;
- ii. É prestado serviço de controlo de tráfego aéreo e todos os voos estão sujeitos a autorização do ATC:
  1. Os voos IFR separados dos outros voos IFR e dos voos VFR;
  2. Os voos VFR são separados dos voos IFR e recebem informações de tráfego sobre outros voos VFR e, mediante pedido, avisos para evitar tráfego.
- iii. É obrigatório manter comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos;
- iv. Adicionalmente, os voos VFR:
  1. Estão limitados a 250 nós velocidade-ar indicada (IAS) abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, exceto as aeronaves autorizadas pela ANAC, que em virtude de razões técnicas ou de segurança não permitiam que as mesmas mantenham essa velocidade;
  2. Não estão autorizados operar na RIV de Lisboa acima de FL200, exceto se os mesmos decorrerem em espaço aéreo segregado.

### b) Classe G:

- i. São permitidos voos IFR e VFR;
- ii. Mediante pedido, os voos VFR e IFR recebem serviço de informação de voo;
- iii. Todos os voos IFR devem ter capacidade para estabelecer comunicações de voz ar-solo. É aplicado um limite de velocidade de 250 nós IAS para todos os voos abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL, salvo autorização da autoridade competente para certos tipos de aeronaves que, por razões técnicas ou de segurança, não possam manter essa velocidade. Não é necessária autorização do ATC.

5.2. Não é passível de alteração a classificação do espaço aéreo acima do nível de voo 195 na RIV de Lisboa, o qual, decorrente do previsto na alínea b) da norma SERA.6001 Classificação do espaço aéreo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão de 26 de setembro de 2012, é obrigatoriamente classificado como espaço aéreo da classe C. Esta obrigação não se aplica às áreas afetas à atividade militar referidas no número anterior.

## 6. AVALIAÇÃO DE SEGURANÇA AERONÁUTICA - OBRIGATORIEDADE

- 6.1. É obrigatória a realização de uma ASA, em função das fases estabelecidas no Anexo A à presente CIA, nos aeródromos não controlados de uso público, no prazo máximo de 365 dias após a data de publicação da presente CIA.
- 6.2. Posteriormente, deverá ser realizada uma ASA sempre que 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 aéreo 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 comerciais com operações não-complexas e/ou operações especializadas; e operações de aviação geral com operações não-complexas e/ou operações especializadas;
  - 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 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, zonas de controlo de tráfego aéreo, zona de informação de voo ou na proximidade de áreas restritas, perigosas ou proibidas.
- 6.3. As ASA serão realizadas por prestadores de serviço de tráfego aéreo, AFIS ou ATC, certificados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/373, sendo que o operador de aeródromo poderá estabelecer acordos para a realização da

ASA com um prestador de serviços de tráfego aéreo diferente daquele que presta os serviços de tráfego aéreo no aeródromo em causa.

- 6.4. No caso dos aeródromos não controlados nos quais não são prestados serviços de navegação aérea, compete ao operador de aeródromo promover os necessários acordos com um prestador de serviços de navegação aérea para a realização da ASA.
- 6.5. Os resultados da ASA são obrigatoriamente comunicados à ANAC, para efeitos de conhecimento, no prazo máximo de 30 dias após a conclusão da mesma.

## **7. NECESSIDADE E ADEQUAÇÃO DO AFIS E DO eFIS**

### **7.1. Serviço de Informação de Voo de Rota (*Enroute Flight information Service*) - eFIS**

- a) No volume de espaço aéreo da Região de Informação de Voo de Lisboa, no qual não seja prestado o serviço de controlo de tráfego aéreo, será prestado o Serviço de Informação de Voo de Rota, em conformidade com o estabelecido na alínea b) do ponto 5.1 da presente CIA para o espaço aéreo classe G, excluindo as porções de espaço aéreo correspondentes às atuais ATZ e futuras FIZ dos aeródromos não controlados.
- b) Compete ao ANSP designado garantir a prestação do eFIS nas porções de espaço aéreo referidas no ponto anterior, nas condições previstas no Despacho n.º 7467/2015.

### **7.2. Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (*Aerodrome Flight Information Service*) – AFIS**

- a) A necessidade de prestação do AFIS deve ser determinada, caso a caso, com base nos resultados de uma ASA realizada para cada aeródromo e espaço aéreo associado, em conformidade com as disposições estabelecidas na presente CIA;
- b) A prestação do AFIS é obrigatória quando:
  - i. O resultado de uma ASA, conduzida de acordo com a presente CIA, assim o determine, ou;
  - ii. O aeródromo esteja certificado para operações de voo por instrumentos (*Não aplicável a heliportos*).
- c) Compete ao Operador de Aeródromo garantir a prestação do AFIS no aeródromo em causa, com recurso a um ANSP certificado;

- d) A certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea, em particular para a prestação do AFIS num determinado aeródromo, será conduzida em função da regulamentação em vigor para o efeito.

## **8. VERIFICAÇÃO DA SUFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS eFIS OU AFIS**

8.1. É obrigatório promover a implementação do serviço de controlo de tráfego aéreo quando se verifique que a prestação do eFIS ou do AFIS não permite garantir os níveis de segurança operacional adequados, face às condições de operação do tráfego aéreo previstas para um determinado volume de espaço aéreo, nomeadamente, em função de alterações significativas aos tipos de tráfego aéreo em causa, à densidade do tráfego aéreo, às condições meteorológicas ou outros fatores relevantes para a segurança operacional do tráfego aéreo geral.

### **8.2. Transição da prestação do eFIS para o Serviço ATC**

- a) Quando em resultado de uma análise dos dados de tráfego e/ou dos índices de segurança operacional, relativos ao tráfego aéreo geral a operar em espaço aéreo da classe G, o ANSP designado verificar que se justifica promover a transição do eFIS para o serviço ATC, numa determinada porção do espaço aéreo definido na alínea a) do ponto 5.1, deve o mesmo ANSP promover a elaboração de uma ASO para o efeito, em conformidade com as disposições do ATS.OR.205 do Regulamento de Execução (UE) 2017/373.
- b) Adicionalmente, após aprovação pela ANAC da ASO referida no número anterior, a implementação do serviço ATC em volumes de espaço aéreo anteriormente classificados como Classe G, será conduzida sob a égide da INFANAV/OCEA.

### **8.3. Transição da prestação do AFIS para o Serviço ATC**

- a) Compete ao operador do aeródromo onde é prestado o AFIS promover a elaboração de uma ASA para determinar a eventual necessidade de implementar o serviço ATC, em conformidade com o previsto na presente CIA.
- b) O operador de aeródromo está obrigado a submeter à aprovação da ANAC, um plano de implementação para a certificação da prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo.



- c) Quando a implementação do novo serviço ATC num determinado aeródromo implicar uma alteração da estrutura do espaço aéreo associado ao mesmo, o processo deverá, ainda, ser coordenado no âmbito da INFANAV/OCEA.

## **9. ALTERAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ATC PARA eFIS OU AFIS**

### **9.1. eFIS:**

- a) Quando em resultado de uma análise do volume de tráfego e/ou dos índices de segurança operacional (*safety*), relativos ao tráfego aéreo geral a operar em espaço aéreo da classe C, o ANSP designado verificar a viabilidade de promover a transição do serviço ATC para o eFIS, numa determinada porção do espaço aéreo definido na alínea a) do ponto 5.1, deve o mesmo ANSP promover a elaboração de uma ASO para o efeito, em conformidade com as disposições da norma ATS.OR.205 do Regulamento de Execução (UE) 2017/373.
- b) Adicionalmente, após aprovação pela ANAC da ASO referida no número anterior, a implementação do serviço eFIS em volumes de espaço aéreo anteriormente classificados como Classe C, será conduzida sob a égide da INFANAV/OCEA.

### **9.2. AFIS:**

- a) Relativamente aos aeródromos onde é prestado o ATC, a eventual alteração de serviço para o AFIS, terá de ser suportada em função de uma análise dos dados do tráfego aéreo e/ou dos índices de segurança operacional relativos ao aeródromo em causa e da elaboração de uma ASO pelo prestador de serviços de navegação aérea desse aeródromo, em conformidade com as disposições da norma ATS.OR.205 do Regulamento de Execução (UE) 2017/373.
- b) Quando a implementação do novo serviço AFIS num determinado aeródromo implicar uma alteração da estrutura do espaço aéreo associado ao mesmo, o processo deverá ser coordenado no âmbito da INFANAV/OCEA.

## 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.

10.2. 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. A ASA deve:**

- a) abranger os requisitos de segurança para operar no espaço aéreo associado ao aeródromo em causa;
- b) incorporar a análise da influência de eventuais isenções ou derrogações à base de certificação do aeródromo na segurança da prestação do serviço de tráfego aéreo;
- c) incorporar o registo dos elementos responsáveis pela elaboração de cada fase, ou pela totalidade, da mesma. Para tal, os referidos elementos deverão fornecer as informações necessárias ao preenchimento do quadro apresentado no número I do Anexo A à presente CIA.

### **11.2. No caso de se concluir pela necessidade de estabelecer uma nova estrutura de espaço aéreo associada ao aeródromo, os procedimentos de voo aplicáveis, assim como os projetos de cartas aeronáuticas, deverão ser desenvolvidos por entidade certificada para a elaboração de procedimentos de voo por instrumentos (FPD -*Flight Procedures design*).**

### **11.3. 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 NÃO CONTROLADO**

### **12.1. Sem prejuízo das demais responsabilidades definidas em outras regulamentações, no âmbito da presente CIA, os operadores dos aeródromos não controlados de uso público que verifiquem os pressupostos para a elaboração de ASA são responsáveis por:**

- a) Promover as diligências necessárias para que a ASA seja elaborada, nomeadamente, subscrever, quando lhe corresponder, os acordos necessários com um prestador de serviços de tráfego aéreo certificado em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2017/373;

- b) 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;
- 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 aéreo determinado pela mesma.

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.

### **13. RESPONSABILIDADES DO ANSP DESIGNADO E DOS OPERADORES DE AERÓDROMOS CONTROLADOS**

13.1. Sem prejuízo das demais responsabilidades do ANSP designado e dos operadores de aeródromos controlados de uso público definidas em outras regulamentações, competem aos mesmos as seguintes responsabilidades no âmbito da presente CIA:

- a) Dispor das ASO 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) Desenvolver as diligências necessárias no âmbito da sua responsabilidade e manter a ANAC informada a respeito das ações desenvolvidas, em função do previsto nas ASO que venham a desenvolver.

13.2. Constitui igualmente responsabilidade do ANSP designado e dos operadores de aeródromos controlados de uso público a implementação das ações necessárias para a manutenção das condições determinantes do resultado da ASO sobre a necessidade e suficiência da prestação do serviço de tráfego aéreo determinado pela mesma.

13.3. Constitui obrigação dos operadores dos aeródromos não controlados de uso público, promover anualmente a verificação da validade dos pressupostos da ASA em vigor, exceto se ocorrerem alterações que suscitem a necessidade de ser promovida uma nova avaliação dos níveis de serviço prestados.

- 13.4. Relativamente aos aeródromos controlados de uso público, quando o prestador de serviços de tráfego aéreo seja distinto do operador do aeródromo, as ações referidas na alínea anterior deverão ser desenvolvidas em conjunto pelas duas entidades.

## **14. COMUNICAÇÕES À AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

As comunicações a efetuar à ANAC, decorrentes do estabelecido na presente CIA, são submetidas à presidência do conselho de administração desta Autoridade, através dos contactos institucionais ou do endereço de correio eletrónico: geral@anac.pt.

## **15. FONTES LEGISLATIVAS, BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS**

### **15.1. 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).

### **15.2. Legislação da União 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 (UE) n.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, na sua redação atual;
- 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, na sua redação atual;

- 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 (UE) n.º 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, na sua redação atual;
- 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, na sua redação atual;
- 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.

### 15.3. Documentos ICAO:

- a) Anexo 15 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional – *Aeronautical Information Services (16th Edition, July 2018, incorporating Amendment 42)*.

## 16. ANEXOS

ANEXO A – FASES DA AVALIAÇÃO DE SEGURANÇA AERONÁUTICA

## 17. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor no dia 12 de abril de 2023.

**= FIM DA CIRCULAR =**

O Vogal do Conselho Administração

Duarte Silva

## ANEXO A – FASES DA AVALIAÇÃO DE SEGURANÇA AERONÁUTICA

**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.

**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);

**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);

**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;

**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;

**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.

**I. 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> |                            |                   |