

todas ou algumas das responsabilidades que lhe incumbem enquanto Estado de registo e Estado do operador locador.

Tendo presente a necessidade de estabelecer e manter um nível elevado de segurança da aviação civil, tem-se assistido a um significativo aumento das inspecções efectuadas pelas Autoridades aeronáuticas, não sendo excepção as inspecções às aeronaves utilizadas pelos operadores nacionais.

Desta forma, é de primordial importância que, nas inspecções efectuadas por Autoridades aeronáuticas estrangeiras às aeronaves nacionais, se encontre a bordo das mesmas toda a documentação pertinente, assumindo particular relevo os casos em que a aeronave é operada ao abrigo de um acordo celebrado nos termos do artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago.

Considerando que, nos acordos celebrados ao abrigo do artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, há uma transferência, total ou parcial, das responsabilidades enquanto Estado de registo da aeronave e Estado do operador locador para o Estado do operador locatário, importa que o operador conserve, a bordo da aeronave, um documento de onde resulte clara essa transferência de responsabilidades, sob pena de levantamento de eventuais «não-conformidades».

Assim, para além da documentação legalmente exigida, o presente regulamento determina a obrigatoriedade dos operadores que operem aeronaves ao abrigo de um acordo celebrado nos termos do artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, conservarem a bordo da aeronave uma cópia certificada do referido acordo.

Foi ouvida a Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo, nos termos do artigo 117.º do Código do Procedimento Administrativo.

Assim, o Conselho Directivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, por deliberação de 23 de Fevereiro de 2011, aprova o seguinte regulamento:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente regulamento determina a obrigatoriedade dos operadores certificados para transporte aéreo comercial, titulares de um certificado de operador aéreo, que operem, em regime de locação ou de outro acordo similar, aeronaves ao abrigo de um acordo celebrado nos termos do artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, conservarem a bordo da aeronave uma cópia certificada do referido acordo.

2 — Determina-se, ainda, a obrigatoriedade de os operadores nacionais, que possuam aeronaves a operar em regime de contrato de locação ou de outro acordo similar com operadores comunitários ou operadores de países terceiros, conservarem a bordo das aeronaves uma cópia certificada do acordo referido no número anterior.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se a todos os operadores titulares de um certificado de operador aéreo para transporte aéreo comercial, com sede no território nacional.

Artigo 3.º

Dever dos operadores

1 — Os operadores certificados para transporte aéreo comercial, titulares de um certificado de operador aéreo, que operem, em regime de locação ou de outro acordo similar, aeronaves ao abrigo de um acordo celebrado nos termos do artigo 83.º-bis da Convenção de Chicago, devem conservar a bordo da aeronave uma cópia certificada do referido acordo.

2 — Os operadores nacionais que possuam aeronaves a operar em regime de contrato de locação ou de outro acordo similar com operadores comunitários ou operadores de países terceiros, devem conservar a bordo das aeronaves uma cópia certificada do acordo referido no número anterior.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

23 de Fevereiro de 2011. — O Vice-Presidente do Conselho Directivo, João Manuel Lourenço Confraria Jorge Silva.

204446952

Regulamento n.º 197/2011

Requisitos e orientações relativos aos mínimos de separação entre aeronaves e aos métodos para que tais separações sejam garantidas na prestação dos serviços de tráfego aéreo

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), de que Portugal faz parte, após adesão à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, aprovada pelo Estado português através do Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948, estabelece e publica no Documento n.º 4444 PANS-ATM (*Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic Management*) que dela faz parte, os métodos e os mínimos de separação entre aeronaves durante todas as fases da sua operação.

Estes procedimentos destinam-se aos serviços de navegação aérea e são complementados pelos Procedimentos Regionais Suplementares (SUPPS), que constituem parte dos Planos de Navegação Aérea desenvolvidos no âmbito das reuniões regionais de navegação aérea, para dar resposta a necessidades específicas de determinadas regiões.

Com o presente Regulamento, pretende-se estabelecer requisitos e orientações, no sentido de assegurar que os mínimos de separação aplicáveis no espaço aéreo da responsabilidade de Portugal são conformes com as normas publicadas pela OACI.

O presente regulamento foi objecto de apreciação pública, tendo sido ouvida a NAV Portugal, E. P. E., nos termos dos artigos 117.º e 118.º do Código do Procedimento Administrativo.

Assim, o Conselho Directivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, por deliberação de 23 de Fevereiro de 2011, aprova o seguinte Regulamento:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente Regulamento aprova os requisitos e orientações relativos aos mínimos de separação entre aeronaves e aos métodos para que tais separações sejam garantidas na prestação dos serviços de tráfego aéreo.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento aplica-se aos prestadores de serviços de tráfego aéreo que exerçam a sua actividade no espaço aéreo da responsabilidade de Portugal.

Artigo 3.º

Definições e abreviaturas

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

a) «ATM» (Air Traffic Management), gestão do tráfego aéreo, incluindo a conjugação das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficaz das aeronaves durante todas as fases das operações;

b) «OACI», a Organização da Aviação Civil Internacional, instituída pela Convenção sobre a aviação civil internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, aprovada pelo Estado português através do Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948;

c) «PANS» (Procedures for Air Navigation Services), procedimentos para os serviços de navegação aérea publicados pela OACI;

d) «PANS ATM Doc. 4444», volume sobre ATM do Documento n.º 4444, sobre procedimentos para os serviços de navegação aérea publicado pela OACI;

e) «SUPPS» (Regional Supplementary Procedures), Documento n.º 7030, contendo Procedimentos Regionais Suplementares, que, em derrogação dos procedimentos comumente estabelecidos, têm, através de acordos regionais, a sua aplicação restrita a uma determinada região da OACI.

CAPÍTULO II

Métodos de separação e mínimos

Artigo 4.º

Mínimos de separação

1 — Na prestação dos serviços de tráfego aéreo, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem estabelecer um sistema e procedimentos que assegurem:

a) A escolha dos mínimos de separação aplicáveis numa determinada porção de espaço aéreo, de acordo com o estabelecido no PANS ATM Doc. 4444 e SUPPS aplicáveis;

b) Em espaços aéreos adjacentes, a escolha dos mínimos de separação aplicáveis mediante acordo entre os prestadores de serviços de tráfego aéreo nesses espaços aéreos.

2 — O acordo a que se refere a alínea b) do número anterior deve ser efectuado quando:

a) O tráfego tiver de passar de um espaço aéreo para outro adjacente;

b) As rotas estabelecidas em cada um dos espaços aéreos adjacentes se encontrarem muito próximas.

CAPÍTULO III

Comunicações obrigatórias

Artigo 5.º

Notificações

Os detalhes sobre os mínimos de separação seleccionados e respectivas áreas de aplicação devem ser notificados:

a) Aos serviços de tráfego aéreo interessados;

b) Aos pilotos e operadores, através de publicação de informação aeronáutica, quando a separação se basear no uso pela aeronave de ajudas à navegação específicas ou técnicas de navegação específicas.

CAPÍTULO IV

Documentação de referência

Artigo 6.º

Orientações

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo podem obter orientações sobre métodos de separação e mínimos de separação aplicáveis através da seguinte documentação da OACI:

a) Documento n.º 9426 da OACI (“Air Traffic Services Planning Manual”);

b) Documento n.º 9689 da OACI (“Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Mínima”);

c) Documento n.º 9574 da OACI [“Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive”];

d) Documento n.º 9613 da OACI [“Performance based navigation (PBN) Manual”];

e) Documento n.º 7030 da OACI (SUPPS);

f) PANS ATM Doc. 4444;

g) Regulamentação aprovada estabelecida pelo INAC, I. P..

CAPÍTULO V

Verificação do cumprimento

Artigo 7.º

Auditorias e inspecções

Para verificar o cumprimento dos requisitos previstos no presente Regulamento, o INAC, I. P. realiza auditorias e inspecções periódicas ao abrigo da legislação aplicável.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor no dia a seguir ao da sua publicação.

23 de Fevereiro de 2011. — O Vice-Presidente do Conselho Directivo,
João Manuel Lourenço Confraria Jorge Silva.

204447121

Regulamento n.º 198/2011**Princípios de factores humanos**

A segurança (*safety*) do sistema da aviação civil constitui o principal objectivo da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), instituída pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada por carta de ratificação de 28 de Abril de 1948.

Neste contexto, têm vindo a verificar-se consideráveis progressos, de que resultaram a identificação da necessidade de introdução de melhoramentos.

A OACI considera como estatisticamente provado que existe uma percentagem de acidentes que resultam de desempenho qualificado como aquém do óptimo desempenho humano, o que significa que medidas adequadamente adoptadas podem ter impacto virtuoso no melhoramento da segurança (*safety*) de voo.

Em 1986, a Assembleia da OACI reconheceu a necessidade de consagração de medidas, que determinaram a adopção da Resolução A26-9 relativa a segurança de voo e Factores Humanos.

Com o objectivo de aumentar a segurança (*safety*) na aviação, a Comissão da Navegação Aérea da OACI estabeleceu a necessidade dos Estados tomarem consciência da importância dos factores humanos na operação da aviação civil.

Para tal, a OACI passou a disponibilizar material relacionado com factores humanos, a par do desenvolvimento de medidas resultantes das experiências dos Estados, as quais constituíram um contributo importante para o estabelecimento de recomendações e introdução de emendas nos Anexos à Convenção de Chicago e demais documentos da organização.

Um meio de divulgação utilizado consiste na publicação de séries de “*digests*” (sumários publicados através de circulares OACI), que tratam de vários aspectos relacionados com factores humanos e com o seu impacto na segurança (*safety*) de voo.

Tais circulares OACI são publicadas para uso pelos Estados, com o objectivo de contribuir para um melhor conhecimento da influência dos factores humanos na segurança (*safety*).

Para além das citadas circulares, a OACI tem em vigor um Manual de Treino para Factores Humanos (Doc. 9683), documento que contém orientações cuja observância permite cumprir com as disposições contidas em Anexos à Convenção de Chicago e demais documentos da OACI.

Do mesmo modo, a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) através do grupo de trabalho *Human Resource Team* (HRT) vem desenvolvendo actividade no âmbito dos princípios de factores humanos, através da permuta de experiências entre prestadores de serviços de navegação aérea, das quais resultam orientações úteis para a salvaguarda da segurança (*safety*) da aviação civil.

Face ao exposto, importa estabelecer a obrigatoriedade dos prestadores de serviços de navegação aérea considerarem os princípios atinentes aos factores humanos, no tocante ao exercício da sua actividade.

O presente regulamento foi objecto de apreciação pública, tendo sido ouvida a NAV, Portugal, E. P. E., nos termos dos artigos 117.º e 118.º do Código do Procedimento Administrativo.

Assim, o Conselho Directivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, por deliberação de 23 de Fevereiro de 2011, aprova o seguinte Regulamento:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece a obrigatoriedade dos prestadores de serviços de navegação aérea adoptarem, no exercício das suas