

**GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA**

ESCOLA DA GUARDA



AERONAVES

TÍTULO

COMPILAÇÃO DE AERONAVES....

Elaborado por:

GRUPO DISCIPLINAR DE LEGISLAÇÃO
POLICIAL

Outubro de 2013

Despacho de Autorização

1. Aprovo para utilização na Escola da Guarda a publicação de título:
AERONAVES.
2. É autorizada a reprodução no todo ou em parte do presente documento.
3. A presente publicação entra em vigor em ____ de _____ de 2014, ficando registada com o n.º _____.

____ de _____ de 2014

O Comandante da EG

Domingos Luís Dias Pascoal
Major-General

Folha de Registo de Alterações

Última atualização:

DOCUMENTO	DATA	OBSERVAÇÕES

INDICE

Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio	
Fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais	1
Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de Dezembro	
Regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves.....	29
Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de Agosto	
Princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do estado português, sobre acidentes e incidentes aeronáuticos	49
Nep 3.47 de 20set02	
Acidentes com aeronaves	60

Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio
(alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de Maio)
*Fixa as condições de construção, certificação e exploração dos
aeródromos civis nacionais*

Decorridos dois anos após a entrada em vigor do Decreto -Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, e depois de uma análise à concretização e à aplicação do referido diploma, o presente decreto -lei procede à sua alteração no sentido de ajustar as disposições legais à realidade existente em matéria de ordenamento, certificação e gestão aeroportuária.

As alterações referidas resultam da necessidade de simplificar procedimentos, que à luz da aplicação do anterior regime legal se demonstrou não serem absolutamente necessários e serem até excessivos face aos objectivos que se visavam atingir aquando da sua previsão inicial. Adoptam -se, assim, mecanismos mais simplificados para a concretização dos mesmos objectivos.

Assim, em primeiro lugar, e sem descurar os aspectos essenciais de segurança que devem nortear os regimes de certificação de infra -estruturas aeroportuárias, a intervenção do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC), entidade certificadora, passou a centrar -se mais na verificação das condições de segurança a demonstrar pelo operador aeroportuário na fase imediatamente anterior à certificação e logo após a conclusão da obra do que, propriamente, em sede da planificação e do projecto de execução de obras ou arquitectura.

Em segundo lugar, são clarificados os regimes transitórios e adequados os respectivos prazos ao novo regime de certificação. Demonstrou -se que os prazos anteriormente previstos foram insuficientes não só para os operadores aeroportuários que têm que instruir os novos processos de certificação com novos elementos, cuja obtenção não depende exclusivamente dos mesmos, como também para a entidade certificadora que, face às maiores exigências das condições legais de certificação, tem que proceder a avaliações mais demoradas do que nos procedimentos anteriores.

Finalmente, com o objectivo de proceder a uma actualização uniforme com novos regimes jurídicos conexos, e de se harmonizar a aplicação conjunta, procedem-se a ajustamentos decorrentes da obrigatoriedade de aplicação de normas contidas em regimes distintos.

Foram ouvidos os órgãos de Governo próprios das Regiões Autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei altera o 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 infra-estruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogados a alínea d) do n.º 3 do artigo 14.º e o artigo 41.º do Decreto -Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio.

Artigo 5.º

Republicação

É republicado, em anexo, que é parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, com a redacção actual.

ANEXO

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

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

- 1 — O presente decreto -lei fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas.
- 2 — O presente decreto -lei procede ainda à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.
- 3 — Excluem -se do âmbito de aplicação deste decreto-lei:
 - a) Os aeródromos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de defesa militar, manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal, ainda que utilizados em operações com aeronaves civis;
 - b) As pistas para aeronaves ultraleves;
 - c) As pistas para fins agrícolas;
 - d) Os heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica;
 - e) As pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de protecção civil.
- 4 — A certificação das infra-estruturas previstas nas alíneas b) a e) do número anterior é objecto de legislação ou regulamentação específica, dadas as particularidades das actividades a que se destinam.

Artigo 2.º

Definições

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

- a) «Aeródromo» a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves;
- b) «Aeródromo de uso privado» o aeródromo não aberto ao tráfego aéreo em geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar;
- c) «Aeródromo de uso público» o aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;
- d) «Aeronave» qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;
- e) «Aeronave crítica» o avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infra -estrutura aeroportuária;
- f) «Aeroporto» o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional, de acordo com as condições estabelecidas no presente decreto-lei;
- g) «Área de manobra» a parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento;
- h) «Área de movimento» a parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento;
- i) «Auditoria» a análise independente de um sistema, de um produto ou de um processo determinado, mediante a qual se determina se os procedimentos são adequados e correctamente aplicados e os requisitos cumpridos, com a finalidade de promover a sua autocorreção;
- j) «Avião» a 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;

-
- l) «Aviação geral» toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou de trabalho aéreo;
- m) «Briefing» a reunião em que são fornecidas instruções ou informação preparatória para o planeamento ou execução de uma operação;
- n) «Centro de meteorologia aeronáutica» a instalação localizada no aeródromo preparada para fornecer serviços de meteorologia à navegação aérea nacional e internacional, cujas funções consistem em preparar ou obter previsões e outras informações relevantes, para os voos da sua responsabilidade, facultar briefing, consulta e documentação de voo a tripulações ou pessoal das operações de voo e expor a informação meteorológica disponível;
- o) «Convenção de Chicago» a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em 7 de Dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Português em 28 de Abril de 1948;
- p) «Convenção Schengen» o acordo relativo à supressão gradual dos controlos documentais nas fronteiras comuns e instauração de um regime de livre circulação para todos os nacionais dos Estados signatários, dos outros Estados membros ou de países terceiros, celebrado em 14 de Junho de 1985 e ratificado pelo Estado Português em 29 de Setembro de 1993;
- q) «Escala» qualquer operação de aterragem, permanência e descolagem de uma aeronave entre a origem e o destino final de um voo;
- r) «Estado terceiro» o Estado não integrante da União Europeia;
- s) «Facilitação» o conjunto de medidas e procedimento com o objectivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, alfândega e outras entidades relacionadas com a segurança operacional, bem como a regularidade e eficiência da navegação aérea;
- t) «Heliporto» o aeródromo ou área definida numa estrutura com vista a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentos à superfície de helicópteros e respectivos serviços de apoio;
- u) «Heliporto de superfície» o heliporto situado no solo ou na água;
- v) «Heliporto elevado» o heliporto situado sobre uma estrutura artificial mais alta que o solo;
- x) «Informação meteorológica de terminal aéreo» o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM n.º 306), cujo conteúdo consiste na previsão das condições meteorológicas que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança para um determinado período de tempo;
- z) «Inspeção» o processo de verificação com vista a examinar, testar, aferir ou por qualquer outra forma comparar um objecto ou processo com os requisitos legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis;
- aa) «Lado ar» a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado;
- bb) «Lado terra» todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar;
- cc) «Manual de aeródromo» o manual que contém toda a informação relativa, nomeadamente, à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais de segurança e de segurança operacional, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo;
- dd) «Operador de aeródromo» o titular do certificado de aeródromo;
- ee) «Pista» a área rectangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;
- ff) «Relatório meteorológico» o comunicado meteorológico de rotina, redigido em linguagem clara e abreviada, nos termos do documento ICAO n.º 8400, cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas que ocorrem, em pontos ou áreas específicas do aeródromo, à hora respectiva, e é disseminado pelos utilizadores locais (unidades ATS e operadores) bem como via ATIS;

- gg) «Relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica» o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM n.º 306), cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas gerais que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança, à hora respectiva, e é disseminado para além do aeródromo (divulgação nacional e internacional, via AFTN), bem como via VOLMET;
- hh) «Segurança (security)» a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- ii) «Segurança operacional (safety)» a combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas actividades aeronáuticas;
- jj) «Self-briefing» a obtenção pelo próprio da informação necessária para preparar o planeamento ou a execução de uma operação;
- ll) «Sistema de gestão de segurança» o sistema de gestão destinado a garantir o controlo da segurança operacional de um determinado aeródromo;
- mm) «Trabalho aéreo» a 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;
- nn) «Transporte aéreo» a operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efectuada mediante qualquer tipo de remuneração;
- oo) «Voo extracomunitário» a ligação aérea efectuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em território de Estados terceiros;
- pp) «Voo internacional» a ligação aérea efectuada entre o território nacional e qualquer outro Estado;
- qq) «Voo intracomunitário» a ligação aérea efectuada entre dois ou mais aeroportos comunitários que não se inicie, termine ou faça escala num aeródromo de Estado terceiro;
- rr) «Voo misto» o voo que serve três ou mais aeroportos, com origem, destino ou escala em aeroporto de Estado terceiro ou de Estado membro não aderente à Convenção de Schengen;
- ss) «Voo Schengen» o voo com origem, destino ou escala em aeródromos dos Estados aderentes à Convenção de Schengen.

Artigo 3.º **Abreviaturas**

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

- a) «AFIS» (Aerodrome Flight Information Service) o serviço de informação de voo;
- b) «AFTN» (Aeronautical Fixed Telecommunications Network) a rede fixa de comunicações aeronáuticas;
- c) «AIP» (Aeronautical Information Publication) a publicação de informação aeronáutica emitida sob responsabilidade do Estado;
- d) «AIS» (Aeronautical Information Service) os serviços de informação aeronáutica;
- e) «AITA» o agente de informação de tráfego de aeródromo;
- f) «ASA» a autoridade de segurança do aeródromo;
- g) «ATIS» a Air Traffic Information Services;
- h) «ATS» a Air Traffic Services;
- i) «ATZ» (Aerodrome Traffic Zone) a zona de tráfego de aeródromo;
- j) «CIA» a circular de informação aeronáutica;
- l) «CTR» (Control Zone) a zona de controlo;
- m) «FAP» a Força Aérea Portuguesa;
- n) «FIR» (Flight Information Region) a região de informação de voo;

- o) «INAC» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;
- p) «METAR» (Meteorological Aviation Report) o relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica;
- q) «MET report» (Meteorological Report) o relatório meteorológico;
- r) «MPC» o Manual do Piloto Civil;
- s) «NOTAM» (Notice to Air Man) o aviso à navegação aérea;
- t) «PIB» (Pre -flight Information Bulletin) o boletim de informação antes do voo;
- u) «SIO» o Sistema Integrado de Observação;
- v) «TAF» (Terminal Aerodrome Forecast) a informação meteorológica de terminal aéreo;
- x) «VOLMET» (Volume Meteorological) a informação meteorológica para aeronaves em voo;
- z) «WGS 84» (World Geodetic System) o sistema geodésico mundial.

CAPÍTULO II

Construção e certificação de aeródromos

SECÇÃO I

Construção, ampliação ou modificação

Artigo 4.º

Condições de viabilidade

A construção, ampliação ou modificação de aeródromos abrangidos pelo presente decreto -lei carece de parecer prévio do INAC, devendo satisfazer as seguintes condições:

- a) No caso de construção, ampliação ou modificação de pistas para aviões deve ser tida em conta a existência de aglomerados urbanos, estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias numa área com 600 m de largura, simétrica em relação ao eixo da pista e estendendo -se por um mínimo de 1600 m para além de cada extremidade das pistas;
- b) No caso de construção, ampliação ou modificação de heliportos de superfície deve ser tida em conta a existência de estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias, num raio de 300 m a contar do seu centro;
- c) No caso das plataformas de estacionamento ou caminhos de circulação para acesso das aeronaves à pista ou heliporto deve ser tida em conta a distância a contar da sua periferia, de locais com o tipo de ocupação e usos do solo referidos na alínea a);
- d) A construção, ampliação ou modificação deve ter em conta que as operações das aeronaves durante as fases de aterragem, descolagem, estacionamento ou rolagem não podem contrariar as disposições previstas no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro;
- e) A localização e operacionalidade sejam compatíveis com a utilização civil ou militar do espaço aéreo, para o que é ouvida a FAP, cujo parecer é vinculativo;
- f) Os projectos não podem contrariar a demais legislação ou regulamentação complementar, bem como o disposto nas normas constantes dos Anexos 3 e 14 à Convenção de Chicago.

Artigo 5.º

Apreciação prévia de viabilidade

- 1 — Os procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo iniciam -se através de requerimento a apresentar junto do INAC, que procede a uma apreciação prévia de viabilidade, nos termos do artigo anterior.
- 2 — O requerimento de apreciação prévia referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes elementos:
 - a) Identificação do requerente;
 - b) Comprovativo da qualidade de proprietário, arrendatário, usufrutuário ou do título de posse;

- c) Declaração da câmara municipal da área comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respectivo plano director municipal, ou, no caso da sua implantação incidir sobre mais de um concelho, declaração das respectivas câmaras municipais, excepto no caso de modificações dentro do aeródromo;
 - d) Memória descritiva e justificativa da finalidade do projecto, indicação da aeronave crítica e caracterização sumária das infra -estruturas e equipamentos pretendidos;
 - e) Plantas de localização em cartas topográficas nas escalas de 1:50 000, de 1:25 000 e de 1:10 000 e plantas relativas às superfícies de desobstrução na escala de 1:25 000;
 - f) Parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais;
 - g) Parecer técnico vinculativo, emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia que define o tipo de informação meteorológica compatível com as características do aeródromo, nomeadamente o tipo de aproximação à pista.
- 3 — Constitui fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, conforme previsto na alínea f) do número anterior, bem como a inexistência do parecer técnico mencionado na alínea g) do número anterior.
 - 4 — O INAC deve comunicar ao requerente a sua decisão no prazo de 90 dias a contar da data de entrega do requerimento referido no n.º 1.
 - 5 — A contagem do prazo referido no número anterior apenas se inicia quando se verifique que o requerimento inicial se encontra devidamente instruído nos termos do n.º 2.
 - 6 — Da decisão do INAC devem constar todos os requisitos de natureza operacional, económica, financeira, organizativa, ambiental, de segurança e de facilitação aplicáveis ao projecto, bem como a identificação das fases do projecto necessárias à instrução do processo de certificação.
 - 7 — As fases do projecto referidas no número anterior e os elementos a apresentar nessas fases, têm como referência geral o disposto na secção VI do capítulo II da Portaria n.º 701 -H/2008, de 29 de Julho.
 - 8 — Da decisão do INAC cabe recurso tutelar para o membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil.

Artigo 6.º

Projecto

- 1 — Cada uma das fases do projecto referidas no artigo anterior carece de aprovação do INAC.
- 2 — A aprovação do INAC prevista no número anterior consiste na verificação da conformidade das fases do projecto com as normas estabelecidas no Anexo 14 à Convenção de Chicago, no Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e ainda com os requisitos previstos em regulamentação complementar.
- 3 — Os prazos de aprovação de cada uma das fases referidas no presente artigo são definidos em regulamentação complementar, tendo em conta a complexidade de cada fase, não podendo nenhum dos prazos exceder 90 dias seguidos, contados a partir da data da entrega de todos os elementos que integram essa fase.

SECÇÃO II

Certificação

Artigo 7.º

Requerimento

- 1 — O requerimento para efeitos de certificação de um aeródromo deve ser acompanhado do respectivo manual do aeródromo e demais elementos previstos em regulamentação complementar.
- 2 — O requerimento previsto no número anterior deve ainda ser acompanhado de documento comprovativo da existência do direito real sobre o aeródromo.

Artigo 8.º**Manual de aeródromo**

1 — O manual de aeródromo deve conter os seguintes elementos:

- a) Informações de carácter geral, incluindo o âmbito da sua certificação, condições de utilização, carta de obstáculos, referência à existência de um serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a informação aeronáutica pertinente, sistema de registo de movimentos de aeronaves, obrigações e direitos do operador do aeródromo;
- b) Localização do aeródromo, incluindo plantas e dados relativos ao registo de propriedade;
- c) Informação a ser divulgada através do AIS, contendo os seguintes elementos:
 - i) Nome, localização, coordenadas WGS84, elevação, temperatura de referência, farol, quando aplicável, e identificação do operador do aeródromo;
 - ii) Dimensões do aeródromo e informação relacionada;
- d) Procedimentos e medidas de segurança operacional, contendo os seguintes elementos:
 - i) Sistema de registos;
 - ii) Acessos à área de movimento;
 - iii) Plano de emergência do aeródromo;
 - iv) Salvamento e luta contra incêndios;
 - v) Inspeção à área de movimento e superfícies livre de obstáculos;
 - vi) Ajudas visuais luminosas e sistema eléctrico;
 - vii) Manutenção da área de movimento;
 - viii) Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo;
 - ix) Gestão da placa;
 - x) Gestão da segurança da placa;
 - xi) Controlo de veículos no lado ar;
 - xii) Gestão dos riscos de intrusão de vida animal;
 - xiii) Controlo de obstáculos;
 - xiv) Remoção de aeronaves;
 - xv) Manuseamento e armazenamento de matérias perigosas;
 - xvi) Operações em baixa visibilidade, quando aplicável;
 - xvii) Protecção das instalações de radar, ajudas rádio, telecomunicações e das respectivas servidões;
 - xviii) Sistema de gestão de segurança operacional;
 - xix) Administração do aeródromo;
 - xx) Acordos ou protocolos com outras entidades no âmbito dos procedimentos e medidas de segurança operacional.

2 — Os elementos referidos no número anterior são especificados em regulamentação complementar.

3 — O manual de aeródromo previsto no presente artigo é aprovado pelo INAC, no âmbito do procedimento de certificação.

Artigo 9.º**Requisitos de emissão do certificado**

1 — A emissão do certificado de aeródromo depende da verificação dos seguintes requisitos:

- a) Existência de estruturas técnicas adequadas, pessoal, documentação e equipamento necessários, nos termos do presente decreto -lei e regulamentação complementar;
- b) Indicação de um director de aeródromo;

- c) Existência de manual de aeródromo aprovado;
 - d) Confirmação, após a vistoria final a efectuar pelo INAC e pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, referida no número seguinte, de que os dados do aeródromo, características físicas, superfícies limitativas de obstáculos, ajudas visuais à navegação, de indicação de obstáculos e de indicação de zonas de uso restrito, sistemas eléctricos, serviços, equipamentos, instalações e procedimentos de manutenção do aeródromo, e qualificações e treino de pessoal estão de acordo com as normas e práticas recomendadas no anexo 3, quando aplicável, bem como com as normas constantes do anexo 14, ambos da Convenção de Chicago, e demais legislação em vigor ou regulamentação complementar;
 - e) Existência de procedimentos operacionais do aeródromo que garantam a segurança das aeronaves;
 - f) Existência de programa de segurança do aeródromo aprovado, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, contendo toda a informação relativa à organização de segurança aeroportuária, medidas e procedimentos, por forma a prevenir a ocorrência de actos de interferência ilícita;
 - g) Seguro obrigatório de responsabilidade civil.
- 2 — O certificado do aeródromo é emitido pelo INAC, no prazo de 30 dias, após a vistoria final às instalações, equipamentos e serviços inerentes à classificação estabelecida no capítulo III, prevista na alínea d) do número anterior.
- 3 — No caso de serem detectadas desconformidades na vistoria prevista no número anterior, o certificado de aeródromo só será emitido após a correcção das mesmas.

Artigo 10.º **Certificado de aeródromo**

- 1 — Nenhum aeródromo pode estar aberto ao tráfego aéreo sem estar certificado nos termos do presente decreto -lei.
- 2 — Do certificado de aeródromo devem constar os seguintes elementos:
- a) Número do certificado;
 - b) Nome do aeródromo;
 - c) Coordenadas geográficas do aeródromo no sistema WGS 84;
 - d) Nome e sede do titular do certificado;
 - e) Classe atribuída ao aeródromo de acordo com o definido no capítulo III;
 - f) Especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos que constam dos anexos ao certificado e do qual fazem parte integrante;
 - g) Parecer emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, quando aplicável, certificando que as instalações e equipamentos se encontram em conformidade com o previsto no anexo n.º 3 à Convenção Internacional de Aviação Civil.
- 3 — O modelo do certificado de aeródromo é aprovado em regulamentação complementar.
- 4 — O certificado é alterado sempre que se alterem os elementos dele constantes e desde que os mesmos tenham sido previamente aprovados pelo INAC.
- 5 — Pela emissão ou alteração do certificado é devido ao INAC o pagamento de uma taxa a fixar por portaria do membro do Governo responsável pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações.
- 6 — Pela emissão do parecer técnico previsto na alínea g) do n.º 2 do artigo 5.º é devido à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o pagamento de uma taxa a fixar por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações e da ciência, tecnologia e ensino superior.

Artigo 11.º**Validade, revalidação, renovação e cancelamento do certificado**

- 1 — O certificado de aeródromo é válido pelo prazo de cinco anos a partir da data da sua emissão, podendo ser sucessivamente revalidado por iguais períodos, salvo o disposto no n.º 3.
- 2 — A revalidação dos certificados deve ser precedida de inspeções a realizar pelo INAC e, quando aplicável, pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, requerida pelo titular do certificado, no prazo mínimo de 90 dias imediatamente anteriores à data da sua caducidade.
- 3 — Se de qualquer inspeção efectuada resultar que as condições que levaram à emissão do certificado não se mantêm, pode o mesmo vir a ser limitado, suspenso ou cancelado, não revalidado ou revalidado por prazo inferior a cinco anos, consoante a gravidade ou o número das desconformidades detectadas.
- 4 — O certificado de aeródromo pode ser renovado se, após inspeções realizadas pelo INAC e, quando aplicável, pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, se concluir estarem preenchidos todos os requisitos de certificação previstos no presente decreto-lei.
- 5 — Pela revalidação ou renovação do certificado de aeródromo é devido ao INAC e à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o pagamento de taxas a fixar por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações e da ciência tecnologia e ensino superior.
- 6 — O certificado de aeródromo pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

Artigo 12.º**Transferência da titularidade do certificado**

- 1 — A transferência da titularidade do certificado carece de prévia autorização do INAC.
- 2 — O INAC autoriza a transferência da titularidade do certificado nas seguintes condições:
 - a) Apresentação de requerimento pelo futuro titular do certificado, com uma antecedência mínima de 90 dias em relação à data em que pretende assumir a responsabilidade da operação do aeródromo;
 - b) Prova da transferência de titularidade do direito real sobre o aeródromo e de que se mantêm todas as condições que permitiram a emissão do certificado inicial;
 - c) Apresentação de um novo manual de aeródromo conforme o disposto no n.º 1 do artigo 8.º para efeitos de aprovação nos termos do n.º 2 do mesmo artigo.
- 3 — Durante o processo de transferência da titularidade do certificado, o INAC pode emitir um certificado provisório, desde que a sua emissão seja de interesse público e estejam garantidas as condições de segurança das operações aéreas e o cumprimento do programa de segurança do aeródromo.
- 4 — O certificado provisório previsto no número anterior caduca nas seguintes condições:
 - a) Na data em que for transferida a titularidade do certificado de aeródromo;
 - b) Na data indicada no certificado provisório;
 - c) Na data do indeferimento do requerimento apresentado ao INAC.

CAPÍTULO III**Classificação de aeródromos****Artigo 13.º****Classificação**

- 1 — Os aeródromos classificam -se, por ordem crescente, em classes de I a IV, em função dos critérios de natureza operacional, administrativa, de segurança e de facilitação, constantes do presente decreto-lei.
- 2 — A manutenção da classificação prevista no número anterior depende da verificação permanente dos requisitos previstos no presente decreto -lei para cada uma das mencionadas classes.
- 3 — A classificação prevista no n.º 1 pode ser condicionada pelo INAC, mediante regras específicas, ou pelo operador do aeródromo, com a validação do INAC, devendo tais condicionamentos e regras ser devidamente publicitados em documentação aeronáutica apropriada.

Artigo 14.º

Aeródromos de classe I

- 1 — A classificação dos aeródromos em classe I depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:
 - a) Existência de equipamento de combate a incêndio em conformidade com as normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
 - b) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
 - c) Existência de um telefone e fax para contacto directo com o responsável do aeródromo.
- 2 — A classificação dos aeródromos em classe I depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:
 - a) Existência de um director de aeródromo ou de um responsável de aeródromo, conforme determinação do INAC em função da actividade do aeródromo, a estabelecer em regulamentação complementar;
 - b) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.
- 3 — Os aeródromos classificados em classe I estão sujeitos aos condicionalismos seguintes:
 - a) Interdição de utilização como base de escolas de aviação para pilotos profissionais;
 - b) Interdição de utilização para voos internacionais;
 - c) Interdição de utilização em operações de transporte aéreo;
 - d) *(Revogada.)*
- 4 — Incluem-se na classe prevista no presente artigo todos os aeródromos de uso privado.

Artigo 15.º

Aeródromos de classe II

- 1 — A classificação dos aeródromos em classe II depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:
 - a) Existência de meios de comunicação que permitam às tripulações contactar com os órgãos prestadores os serviços de tráfego aéreo adjacentes, de forma a garantir a coordenação e a informação mínima necessárias à realização dos voos;
 - b) Existência de equipamento de combate a incêndio e garantia da possibilidade da presença, durante as operações, de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima ou outra, desde que devidamente habilitados, em conformidade com as normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
 - c) Existência de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas;
 - d) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
 - e) Existência de telefone e fax no aeródromo;
 - f) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas;
 - g) O fornecimento de valores meteorológicos de base definidos pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, em função do tipo de aproximação.
- 2 — A classificação dos aeródromos em classe II depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:
 - a) Existência de um director de aeródromo conforme o disposto no artigo 25.º;
 - b) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.

- 3 — Os aeródromos classificados em classe II devem ainda obedecer aos requisitos e procedimentos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.
- 4 — Os aeródromos classificados em classe II devem obedecer ainda aos seguintes requisitos de facilitação:
 - a) Existência de locais de abrigo para passageiros e tripulantes;
 - b) Existência de um telefone público.
- 5 — Os aeródromos classificados em classe II estão ainda sujeitos aos condicionalismos seguintes:
 - a) Interdição de utilização em voos extracomunitários;
 - b) Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pelo director do aeródromo e pelo INAC;
 - c) Realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pelo INAC e pelo director do aeródromo e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira;
 - d) Operações de transporte aéreo limitadas a uma média anual não superior a dois voos comerciais diários em aeronaves com peso máximo à descolagem inferior a 10 t ou com menos de 19 lugares.
- 6 — Os requisitos e procedimentos previstos no n.º 3 podem ser objecto de derrogação nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 e Abril.
- 7 — A derrogação prevista no número anterior é requerida ao INAC pelo operador de aeródromo, devendo o mesmo comprovar estarem reunidas as condições objectivas de apreciação ali previstas.
- 8 — A derrogação é concedida pelo conselho directivo do INAC, no âmbito do procedimento de certificação do aeródromo, nas condições que vierem a ser determinadas e após submissão do respectivo pedido à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, que, para o efeito, ouvirá a Comissão Europeia, nos termos do n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

Artigo 16.º **Aeródromos de classe III**

- 1 — A classificação dos aeródromos em classe III depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:
 - a) Existência de uma ATZ, ou CTR, publicitada em publicações de informação aeronáutica pertinentes;
 - b) Existência de instalações adequadas, nomeadamente de observação de área de manobra e da vizinhança do aeródromo, equipamentos e pessoal devidamente habilitado para prestação de AFIS;
 - c) Existência de equipamento de ajuda rádio e procedimento de aproximação aprovado e publicado no AIP e demais publicações de informação aeronáutica pertinentes;
 - d) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago;
 - e) Existência de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
 - f) Existência de equipamento, meios ou pessoal devidamente habilitado, designadamente para operar comunicações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e com os serviços de emergência;
 - g) Existência de um serviço de meteorologia, com um SIO e com instalações tecnicamente compatíveis com a natureza do serviço, certificado pela autoridade nacional competente no domínio da

- meteorologia, e com técnicos qualificados e certificados por essa autoridade ou por entidade em quem esta delegar;
- h) Existência de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo;
 - i) Existência de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio;
 - j) Existência de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas;
 - l) Existência de um programa de manutenção do aeródromo;
 - m) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
 - n) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas.
- 2 — A classificação dos aeródromos em classe III depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:
- a) Existência de um director de aeródromo conforme ao disposto no artigo 25.º;
 - b) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo INAC e outras entidades.
- 3 — Os aeródromos classificados em classe III devem ainda obedecer aos requisitos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.
- 4 — Os aeródromos classificados em classe III devem obedecer aos seguintes requisitos de facilitação:
- a) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio;
 - b) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário;
 - c) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, adequadas à procura de tráfego;
 - d) Existência de um programa de manutenção do aeródromo.
- 5 — Os aeródromos classificados em classe III estão ainda sujeitos aos condicionalismos seguintes:
- a) Realização de voos extracomunitários, desde que autorizados previamente pelas autoridades de fronteira e aduaneiras, pelo director do aeródromo e pelo INAC;
 - b) Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pelo director do aeródromo e pelo INAC;
 - c) Realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pelo INAC e pelo director do aeródromo e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira.

Artigo 17.º

Aeródromos de classe IV

- 1 — A classificação dos aeródromos em classe IV depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:
- a) Existência de CTR, devidamente definida em conformidade com a legislação aplicável, e de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos, publicitados em publicações de informação aeronáutica pertinentes;
 - b) Ter em funcionamento os equipamentos mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo por instrumentos e adequados ao tipo de operação a efectuar;

- c) Existência de torre de controlo, equipamento e pessoal qualificado e devidamente certificado pelo INAC para o exercício do controlo de tráfego aéreo do aeródromo e equipamento adequado ao exercício das suas funções, incluindo a emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e gravação das comunicações relativas a esses serviços;
 - d) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago;
 - e) Existência de serviços de emergência permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
 - f) Existência de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio;
 - g) Existência de um sistema de energia eléctrica de emergência compatível com os equipamentos de apoio às operações pretendidas;
 - h) Existência de um sistema de gestão de segurança operacional;
 - i) Existência de um programa de manutenção do aeródromo;
 - j) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
 - l) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas;
 - m) Existência de um centro de meteorologia aeronáutica, a operar pelo prestador de serviços certificado pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, com elaboração e disseminação regular de observações e respectivos Met Report e METAR, assim como as TAF, para além do apoio às tripulações ou outros utilizadores aeronáuticos, através de briefings e fornecimento de documentação de voo quer local, quer recebido de outros centros meteorológicos.
- 2 — A classificação dos aeródromos em classe IV depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:
- a) Existência de um director de aeródromo conforme o disposto no artigo 25.º;
 - b) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo INAC e outras entidades.
- 3 — Os aeródromos classificados em classe IV devem ainda em termos de segurança obedecer aos requisitos e procedimentos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, o Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.
- 4 — Os aeródromos classificados em classe IV devem obedecer aos seguintes requisitos de facilitação:
- a) Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respectiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio;
 - b) Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo sanitário e fitossanitário;
 - c) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio adequadas à procura de tráfego;
 - d) Existência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 1823/92, da Comissão, de 3 de Julho, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo intracomunitário.

Artigo 18.º

Código de referência do aeródromo

- 1 — A cada aeródromo é atribuído um código de referência a determinar de acordo com as características do avião crítico para o qual o aeródromo se destina.
- 2 — O código de referência previsto no número anterior é definido em função da distância de referência do avião, envergadura de asa e largura exterior do trem de aterragem principal e tem como objectivo fornecer um método simples de interligação entre as características técnicas do avião e do aeródromo conforme especificadas no anexo n.º 14 à Convenção de Chicago.
- 3 — O código de referência é atribuído pelo INAC de acordo com os critérios previstos no presente artigo e ainda com os requisitos constantes de regulamentação complementar.

CAPÍTULO IV

Utilização e exploração de aeródromos

SECÇÃO I

Condições de funcionamento

Artigo 19.º

Obrigações do operador de aeródromo

O operador de aeródromo deve:

- a) Assegurar o normal funcionamento e garantir a segurança das operações no aeródromo;
- b) Facilitar por todos os meios o livre acesso ao aeródromo do pessoal do INAC ou por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspecções;
- c) Ser responsável pelas comunicações, relatórios e demais correspondência, de acordo com o presente decreto-lei;
- d) Implementar um programa de formação, aprovado pelo INAC, de modo a permitir a actualização de conhecimentos do pessoal ao seu serviço;
- e) Ter ao seu serviço um número suficiente de pessoal habilitado e qualificado para realizar todas as tarefas essenciais à regular operação e manutenção do aeródromo, tendo em conta a classe do mesmo e o tipo de operação pretendida;
- f) Garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo com o respectivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, a definir pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, quando aplicável, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à classe do aeródromo e ao tipo de aproximação;
- g) Desenvolver e implementar um sistema de segurança do aeródromo, a aprovar pelo INAC, nos termos do presente decreto-lei;
- h) Estabelecer um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a garantir a segurança operacional das operações aeroportuárias;
- i) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo os prestadores de serviços em terra e entidades exploradoras de aerogares ou outros serviços de apoio, o cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicáveis ao aeródromo;
- j) Garantir a cooperação de todos os utilizadores referidos no número anterior, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança operacional;
- l) Remover das áreas operacionais do aeródromo qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional.

Artigo 20.º**Auditorias e inspecções internas**

- 1 — O operador do aeródromo deve efectuar auditorias regulares ao seu sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo.
- 2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o operador do aeródromo deve estabelecer um plano anual de auditorias e inspecções, a aprovar pelo INAC.
- 3 — As auditorias devem abranger toda a actividade do aeródromo.
- 4 — O operador do aeródromo deve assegurar que as auditorias, inspecções a instalações, equipamentos e serviços sejam efectuados por pessoal especializado e qualificado para cada situação.
- 5 — No final de cada auditoria e inspecção deve ser sempre efectuado um relatório assinado pelos técnicos que a realizaram.
- 6 — O operador deve manter uma cópia dos relatórios durante um período mínimo de cinco anos, devendo disponibilizá-los ao INAC, sempre que solicitados.
- 7 — O operador do aeródromo deve providenciar pela avaliação do cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores referidos na alínea i) do artigo anterior, através de auditorias e de inspecções, realizadas por si ou por terceiros quando devidamente reconhecidos pelo INAC.

Artigo 21.º**Comunicações obrigatórias**

- 1 — O operador deve assegurar -se, no momento em que toma conhecimento da informação contida no AIP, seus suplementos e emendas, NOTAM, PIB e CIA emitidas pelo AIS, que a mesma é correcta e actual, devendo comunicar por escrito e de imediato ao AIS quaisquer imprecisões ou omissões que detecte.
- 2 — Sem prejuízo do cumprimento do disposto no número seguinte, o operador de aeródromo deve comunicar por escrito ao AIS e ao INAC, com uma antecedência mínima de 28 dias relativamente à data da sua concretização, as alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afectar a fiabilidade da informação contida em qualquer publicação referida no número anterior.
- 3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o operador deve notificar o AIS e tomar medidas para que o órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e de operações de voo recebam notificação imediata e pormenorizada de qualquer uma das seguintes circunstâncias de que tenha conhecimento:
 - a) Obstáculos, obstruções e perigos temporários, nomeadamente qualquer perfuração, por um objecto, das superfícies limitativas de obstáculos referentes ao aeródromo, ou a existência de qualquer obstrução ou condição perigosa que afecte a segurança da aviação, no aeródromo ou na sua vizinhança;
 - b) Alteração do nível de serviço do aeródromo, nomeadamente a degradação ou redução dos serviços de controlo de tráfego aéreo, comunicações, serviços de emergência, abastecimento de combustível, aduaneiros e de imigração;
 - c) Encerramento de qualquer parte da área de movimento do aeródromo;
 - d) Qualquer outra condição que possa afectar a segurança da aviação e relativamente às quais se torna necessário tomar precauções.
- 4 — Sempre que não for possível ao operador do aeródromo fazer chegar a informação a que se refere o número anterior ao órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e serviço de operações de voo, deve o mesmo dar conhecimento imediato dos factos aos pilotos através de qualquer meio ao seu alcance.

Artigo 22.º**Obras no aeródromo**

- 1 — Sempre que sejam programadas obras de beneficiação, reconstrução, ampliação ou modificação do aeródromo que pela sua natureza e duração possam conduzir à degradação da segurança da operação, o operador deve apresentar ao INAC um plano operacional de trabalhos, para efeitos de aceitação prévia,

- no prazo máximo de 15 dias a contar da data da entrega do plano acima mencionado para o efeito de emissão de parecer.
- 2 — No caso do número anterior, o INAC deve remeter à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o plano operacional de trabalhos para o efeito de apreciação.
 - 3 — O plano referido no n.º 1 deve ser remetido ao INAC com a antecedência mínima de 75 dias.
 - 4 — Nos casos de reconhecida urgência, o prazo referido no número anterior pode ser reduzido, desde que os trabalhos sejam previamente autorizados pelo INAC e divulgados via NOTAM.
 - 5 — Do plano operacional de trabalhos devem constar os seguintes elementos:
 - a) Projecto e memória descritiva dos trabalhos a efectuar;
 - b) Faseamento e calendarização da obra;
 - c) Indicação das distâncias declaradas referentes à pista afectada, nos casos em que houver necessidade de alteração ou deslocação de soleiras;
 - d) Alterações à sinalização diurna e luminosa;
 - e) Trabalhos em áreas adjacentes às pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento;
 - f) Controlo de acessos à área de trabalhos;
 - g) Medidas de segurança operacional;
 - h) Medidas de segurança aeroportuária contra actos de interferência ilícita;
 - i) Alteração de procedimentos relativos à operação de aeronaves;
 - j) Proposta de NOTAM a emitir, ou identificação da necessidade de emissão de NOTAM e a respectiva solicitação;
 - l) Quaisquer outros elementos que o operador considere relevantes para o plano.

Artigo 23.º

Inspecções extraordinárias

Sem prejuízo das inspecções referidas no n.º 2 do artigo 20.º e no manual do aeródromo, o operador do aeródromo, para garantir a segurança operacional, deve proceder à inspecção da infra-estrutura nas seguintes situações:

- a) Imediatamente após a ocorrência de um incidente ou acidente com aeronave;
- b) Durante o período em que decorram trabalhos de construção ou reparação das instalações ou equipamentos do aeródromo considerados críticos para a segurança da operação das aeronaves;
- c) Em qualquer outra situação imprevista em que ocorram condições susceptíveis de afectar a segurança operacional do aeródromo.

Artigo 24.º

Avisos de perigo

- 1 — O operador do aeródromo deve colocar avisos de perigo em qualquer área pública adjacente à área de movimento sempre que os voos de aeronaves a baixa altitude no aeródromo ou na sua vizinhança ou a rolagem de aeronaves possam constituir perigo para pessoas ou tráfego de veículos.
- 2 — Nas situações em que a área pública referida no número anterior não se encontre sob o controlo do operador do aeródromo, deve o mesmo solicitar à entidade responsável por essa área a colocação dos avisos de perigo.

Artigo 25.º

Director do aeródromo

- 1 — Todos os aeródromos devem ter um director, nos termos do presente decreto -lei, que superintenda o respectivo funcionamento e assegure o cumprimento das leis e regulamentos em vigor, bem como dos procedimentos estabelecidos no manual do aeródromo.
- 2 — O director é designado pelo operador do aeródromo, após prévia aprovação do INAC.

- 3 — O director deve fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo nomeadamente o direito a solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação.
- 4 — O director é responsável perante o INAC quanto à supervisão do cumprimento das normas, regulamentos e instruções do INAC em matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação.
- 5 — O director deve, nos termos da lei, comunicar ao INAC todas as ocorrências susceptíveis de afectarem a segurança operacional do aeródromo.
- 6 — O director deve, nos termos da lei, participar ao INAC e à autoridade policial competente quaisquer actos ilícitos.
- 7 — A designação do director de aeródromo depende da posse de habilitações adequadas a definir pelo INAC em regulamentação complementar.
- 8 — O manual do aeródromo deve identificar expressamente o substituto do respectivo director, nas suas ausências, bem como prever as competências que o mesmo delegue naquele, ou noutros funcionários ao serviço do aeródromo, em conformidade com o disposto em regulamentação complementar.
- 9 — A violação dos deveres do director do aeródromo previstos nos n.ºs 4, 5 e 6 dá lugar à instauração e instrução de processo de inquérito pelo INAC com vista à eventual perda da titularidade do cargo, nos termos do artigo seguinte.
- 10 — O disposto no presente artigo é também aplicável ao responsável de aeródromo previsto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 14.º

Artigo 26.º

Processo especial

- 1 — Sempre que o INAC tiver conhecimento, por qualquer meio, da violação dos deveres do director do aeródromo previstos no artigo anterior, deve instaurar e instruir um processo especial de inquérito, com vista ao apuramento dos factos.
- 2 — Qualquer decisão proferida no âmbito do processo previsto no número anterior pressupõe a prévia audição do director do aeródromo sobre as razões invocadas, independentemente de quaisquer outras diligências de prova que o INAC entenda necessárias para o apuramento dos factos.
- 3 — Quando se revele necessário para a instrução do processo ou para a defesa da segurança da aviação civil, o INAC pode, como medida cautelar, suspender de imediato o exercício das funções do director de aeródromo, mediante decisão devidamente fundamentada.
- 4 — Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justificarem, pode o INAC comunicar ao director a decisão de proferir uma admoestação e ainda determinar que o mesmo adopte o comportamento legalmente exigido dentro do prazo que o INAC lhe fixe para efeito.
- 5 — Em caso de não aceitação da admoestação prevista no número anterior ou de não cumprimento da obrigação fixada nos termos do mesmo número, o processo prossegue com vista à perda da titularidade do cargo de director.
- 6 — Ao procedimento previsto nos n.ºs 4 e 5 aplica-se o disposto no artigo 31.º do Decreto -Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, com as necessárias adaptações.
- 7 — As decisões proferidas nos termos do presente artigo são obrigatoriamente comunicadas pelo INAC ao operador de aeródromo.
- 8 — Quando for decidida a perda da titularidade do cargo, o operador deve, no prazo máximo de 15 dias, nomear um novo director.

SECÇÃO II
Situações excepcionais

Artigo 27.º

Derrogações permanentes

- 1 — O INAC pode isentar um operador de aeródromo do cumprimento de alguns dos requisitos previstos no presente decreto -lei, atendendo a razões imperativas, nomeadamente, de carácter orográfico ou de interesse público, mediante requerimento devidamente fundamentado.
- 2 — A derrogação prevista no número anterior só é concedida se o operador do aeródromo demonstrar que foram estabelecidos meios alternativos para garantir os níveis de segurança e de segurança operacional equivalentes, podendo o INAC impor limitações operacionais complementares.
- 3 — Caso as razões que determinaram a isenção prevista no n.º 1 deixarem de subsistir, o INAC pode proceder ao seu levantamento.

Artigo 28.º

Derrogações temporárias

- 1 — O INAC pode isentar temporariamente o operador do aeródromo do cumprimento dos requisitos e dos condicionalismos previstos no presente decreto -lei para a utilização de aeródromos das diferentes classes, tendo em conta a existência de razões de interesse público, devidamente fundamentadas em requerimento a apresentar pelo operador do aeródromo.
- 2 — Podem ainda ser concedidas as derrogações previstas no número anterior em situações de emergência, devidamente comprovadas, e mediante comunicação ao INAC.
- 3 — A derrogação prevista no n.º 1 é concedida nas condições mencionadas no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 29.º

Operação de aeronaves civis em aeródromos militares

- 1 — A operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares depende de aprovação do INAC, após autorização das autoridades militares competentes.
- 2 — A utilização permanente de aeródromos militares por aeronaves civis carece de aprovação do INAC, após autorização do Ministério da Defesa Nacional, devendo os procedimentos de certificação e inspecção do aeródromo, incluindo as infra-estruturas, serviços, equipamentos, sistemas, pessoal e procedimentos, ser estabelecidos por protocolo a celebrar entre o INAC e as autoridades militares competentes.
- 3 — Excluem -se do disposto nos números anteriores as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço, situações de emergência e operações com aeronaves de aviação geral.

Artigo 30.º

Utilização excepcional de locais não certificados

- 1 — A utilização pontual por aeronaves de locais não certificados nos termos do presente decreto -lei reveste-se de carácter excepcional e deve ser do conhecimento prévio do INAC, ficando sujeita ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:
 - a) Autorização prévia do proprietário ou possuidor desse local;
 - b) O local se situe fora de perímetros urbanos definidos em sede de planos directores municipais;
 - c) Não existam edifícios destinados a fins habitacionais, de lazer, de ensino, de culto, de saúde ou instalações pecuárias, num raio de 300 m planimétricos a contar do local de aterragem;
 - d) A operação não implique o estacionamento da aeronave nesse local entre o pôr e o nascer do sol;
 - e) O voo seja realizado em conformidade com as regras do ar estabelecidas no anexo II à Convenção de Chicago e demais normativos em vigor.
- 2 — A utilização excepcional prevista no número anterior deve ser comunicada ao INAC e à autoridade policial mais próxima com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência.

- 3 — A verificação do cumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 é da responsabilidade do operador da aeronave e do seu piloto comandante.
- 4 — Excluem-se do disposto no n.º 1 as situações de emergência e as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço.

CAPÍTULO V

Disposições contra-ordenacionais e medidas cautelares

Artigo 31.º

Fiscalização

Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das normas constantes do presente decreto -lei compete ao INAC e às entidades previstas no n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, e, no que diz respeito à informação meteorológica, à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia.

Artigo 32.º

Contra -ordenações

- 1 — Constitui contra -ordenação aeronáutica civil muito grave:
- a) A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 10.º;
 - b) A inexistência, nos aeródromos de classe I, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 14.º;
 - c) A violação, nos aeródromos de classe I, dos condicionalismos previstos no n.º 3 do artigo 14.º;
 - d) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de meios de comunicação que permitam o contacto das tripulações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 15.º;
 - e) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto nas normas constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 15.º;
 - f) A falta de diligência, nos aeródromos de classe II, no sentido de assegurar, durante as operações, a existência de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima ou outra desde que devidamente habilitados, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 15.º;
 - g) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas, conforme o disposto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 15.º;
 - h) A inexistência de vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 15.º;
 - i) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe II, do ponto 2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 15.º;
 - j) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar, conforme o disposto no ponto 2.2.1, alínea *i*), do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;
 - l) A transição, nos aeródromos de classe II, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as condições previstas na alínea *vii*) do ponto 2.2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;

- m)* A inexistência, nos aeródromos de classe II, de mecanismos de controlo de acesso em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas em conformidade com o disposto nos pontos 2.2.2 e 2.2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;
- n)* A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe II, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos, em conformidade com o disposto no ponto 2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;
- o)* A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe II, do disposto no ponto 2.4 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;
- p)* A violação, nos aeródromos de classe II, dos condicionalismos previstos no n.º 5 do artigo 15.º;
- q)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de uma zona de tráfego de aeródromo, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- r)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de instalações adequadas, equipamentos e pessoal devidamente habilitado para prestação de AFIS, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- s)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de uma estação meteorológica e de técnicos habilitados e certificados pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia para operar conforme o disposto na alínea *g)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- t)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *m)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- u)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de equipamento, meios ou pessoal devidamente habilitado para operar comunicações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e com os serviços de emergência, conforme o disposto na alínea *f)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- v)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas, conforme o disposto na alínea *j)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- x)* A inexistência de vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *n)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- z)* A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe III, do ponto 2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 16.º;
 - aa)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar, conforme o disposto no ponto 2.2.1, alínea *i)*, do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;
 - bb)* A transição, nos aeródromos de classe III, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as condições previstas na alínea *vii)* do ponto 2.2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;
 - cc)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de mecanismos de controlo de acessos em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas em conformidade com o disposto nos

- pontos 2.2.2 e 2.2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;
- dd)* A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe III, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos, em conformidade com o disposto no ponto 2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;
- ee)* A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe III, do disposto no ponto 2.4 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;
- ff)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 4 do artigo 16.º;
- gg)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 4 do artigo 16.º;
- hh)* A violação, nos aeródromos de classe III, dos condicionalismos previstos no n.º 5 do artigo 16.º;
- ii)* A utilização, nos aeródromos de classe IV, de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos não publicitados nas publicações de informação aeronáutica pertinentes, em violação do disposto na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- jj)* A inexistência ou falta de funcionamento, nos aeródromos de classe IV, dos equipamentos mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo por instrumentos e adequados ao tipo de operação a efectuar, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- ll)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de equipamento e pessoal qualificado e devidamente certificado pelo INAC para o exercício do controlo de tráfego aéreo do aeródromo e equipamento adequado ao exercício das suas funções, incluindo a emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e gravação das comunicações relativas a esses serviços, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- mm)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um centro de meteorologia com equipamentos e técnicos, devidamente habilitados e certificados pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, para o exercício de observações meteorológicas regulares para fins aeronáuticos, assim como da transmissão e difusão dos respectivos Met Reports e METAR conforme o disposto na alínea *m)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- nn)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de serviços de emergência próprios e permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme a alínea *e)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- oo)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio, conforme o disposto na alínea *f)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- pp)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um sistema de energia eléctrica de emergência compatível com os equipamentos de apoio às operações pretendidas, conforme a alínea *g)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- qq)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um sistema de gestão de segurança operacional, conforme a alínea *h)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- rr)* A inexistência de vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *l)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- ss)* A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe IV, do ponto 2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de

Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 17.º;

- tt)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar, conforme o disposto no ponto 2.2.1, alínea *i)*, do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;
- uu)* A transição, nos aeródromos de classe IV, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as condições previstas na alínea *vii)* do ponto 2.2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;
- vv)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de mecanismos de controlo de acessos em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas em conformidade com o disposto nos pontos 2.2.2 e 2.2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;
- xx)* A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe IV, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos, em conformidade com o disposto no ponto 2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;
- zz)* A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe IV, do disposto no ponto 2.4 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;
- aaa)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respectiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 4 do artigo 17.º;
- bbb)* A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo sanitário e fitossanitário, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 4 do artigo 17.º;
- ccc)* A não implementação e desenvolvimento, por parte do operador do aeródromo, de um sistema de segurança do aeródromo, conforme o disposto na alínea *g)* do artigo 19.º;
- ddd)* A não remoção das áreas operacionais do aeródromo de qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional, conforme o disposto na alínea *l)* do artigo 19.º;
- eee)* A falta de comunicação ao AIS das comunicações obrigatórias nos termos e condições previstos no n.º 1 do artigo 21.º;
- fff)* A falta de comunicação ao AIS e ao INAC no prazo e nas condições previstas no n.º 2 do artigo 21.º, relativamente às alterações programadas em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo;
- ggg)* A falta de notificação, imediata e pormenorizada, ao AIS e ao órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e operações de voo das circunstâncias previstas nas alíneas *a)* a *d)* do n.º 3 do artigo 21.º;
- hhh)* A não comunicação aos pilotos das circunstâncias previstas nas alíneas *a)* a *d)* do n.º 3 do artigo 21.º, nas condições referidas no n.º 4 da mesma disposição legal;
- iii)* A inexistência de um plano operacional de trabalhos relativo a obras na área do aeródromo, em violação do disposto no artigo 22.º;

- jjj)* O operador do aeródromo não proceder à inspecção da infra -estrutura nas situações previstas nas alíneas *a)* a *c)* do artigo 23.º;
- lll)* A inexistência, nos aeródromos de classes I a IV, de um director de aeródromo, nos termos do n.º 1 do artigo 25.º, ou de um responsável de aeródromo, quando aplicável nos termos da alínea *a)* do n.º 2 do artigo 14.º;
- mmm)* A utilização de locais não certificados, sem conhecimento prévio do INAC, conforme previsto no n.º 1 do artigo 30.º;
- nnn)* A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas *a)*, *b)* e *e)* do n.º 1 do artigo 30.º

2 — Constitui contra -ordenação aeronáutica civil grave:

- a)* O início da construção do aeródromo sem aprovação prévia do projecto de execução, nos termos do disposto no artigo 6.º;
- b)* A falta de comunicação ao INAC, por parte do titular do certificado, da alteração dos elementos constantes do certificado, para os efeitos previstos no n.º 4 do artigo 10.º;
- c)* A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo válido, nos termos do n.º 1 do artigo 10.º;
- d)* A falta de apresentação de requerimento, relativo à transferência da titularidade do certificado, ao INAC, pelo futuro titular do mesmo, nos termos do disposto na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 12.º;
- e)* A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe I, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 14.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;
- f)* A inexistência, nos aeródromos de classe I, de um telefone e fax para contacto directo com o responsável do aeródromo, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 1 do artigo 14.º;
- g)* A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe II, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 15.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;
- h)* A inexistência, nos aeródromos de classe II, de telefone ou de fax no aeródromo, conforme o disposto na alínea *e)* do n.º 1 do artigo 15.º;
- i)* A má conservação da vedação das áreas operacionais, de forma a não impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *f)* do n.º 1 do artigo 15.º, e na alínea *l)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- j)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- l)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo e das rotas previstas a efectuar com partida desse aeródromo, conforme o disposto na alínea *h)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- m)* A inexistência, nos aeródromos de classe III, de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio, conforme o disposto na alínea *i)* do n.º 1 do artigo 16.º;
- n)* A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe III, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *m)* do n.º 1 do artigo 16.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;
- o)* A inexistência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, adequados à procura de tráfego, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 4 do artigo 16.º;

- p)* A inexistência de um programa de manutenção do aeródromo, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 4 do artigo 16.º;
- q)* A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos do anexo n.º 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 1 o artigo 17.º;
- r)* A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- s)* A inexistência de um programa de manutenção do aeródromo, conforme o disposto na alínea *i)* do n.º 1 do artigo 17.º;
- t)* A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe IV, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *j)* do n.º 1 do artigo 17.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;
- u)* A inexistência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio adequadas à procura de tráfego, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 4 do artigo 17.º;
- v)* A inexistência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão, nos termos do Regulamento n.º 1823/92, da Comissão, de 3 de Julho, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo intracomunitário, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 4 do artigo 17.º;
- x)* Impedir ou não facilitar o acesso ao aeródromo do pessoal do INAC, ou por este devidamente credenciado, para os efeitos previstos na alínea *b)* do artigo 19.º;
- z)* A falta de implementação de um programa de formação, em violação do disposto na alínea *d)* do artigo 19.º;
 - aa)* O não cumprimento, por parte do operador de aeródromo, da obrigação de garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo com o respectivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, quando aplicáveis, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à classe do aeródromo e com o tráfego existente, conforme o disposto na alínea *f)* do artigo 19.º;
 - bb)* A inexistência de um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a garantir a segurança operacional das operações aeroportuárias, conforme o disposto na alínea *h)* do artigo 19.º;
 - cc)* O operador do aeródromo não providenciar pelo cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicadas ao aeródromo, por parte de todos os utilizadores do mesmo, conforme o disposto na alínea *i)* do artigo 19.º;
 - dd)* A falta de auditorias regulares ao sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo, conforme o disposto no n.º 1 do artigo 20.º;
 - ee)* A inexistência de plano anual de auditorias e inspecções internas, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 20.º;
 - ff)* A não submissão à aprovação do INAC do plano anual de auditorias e inspecções, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 20.º;
 - gg)* A inexistência de relatórios das auditorias e inspecções internas, nos termos e em conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 20.º;
 - hh)* A inexistência de cópia dos relatórios de auditorias e inspecções internas, nos termos e para os efeitos do n.º 6 do artigo 20.º;

- ii)* A não realização de auditorias e inspeções que demonstrem o cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores do aeródromo, conforme o disposto no n.º 7 do artigo 20.º;
- jj)* A falta de apresentação prévia ao INAC, por parte do operador do aeródromo, do plano operacional de trabalhos relativo a obras na área de movimento do aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 22.º;
- ll)* A falta de colocação de avisos de perigo nas situações previstas no n.º 1 do artigo 24.º;
- mm)* A não solicitação da colocação dos avisos de perigo à entidade responsável, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 24.º;
- nn)* A utilização de aeródromos militares por aeronaves civis sem autorização prévia do INAC e das autoridades militares, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 29.º;
- oo)* A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas *c)* e *d)* do n.º 1 do artigo 30.º

3 — Constitui contra -ordenação aeronáutica civil leve:

- a)* O requerimento, apresentado pelo futuro titular do certificado de aeródromo, fora do prazo previsto na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 12.º;
- b)* A inexistência, nos aeródromos de classe II, de locais de abrigo para passageiros e tripulantes e de um telefone público, conforme o disposto no n.º 4 do artigo 15.º;
- c)* A inexistência, nos aeródromos de classes I e II, de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 2 dos artigos 14.º e 15.º;
- d)* A inexistência, nos aeródromos de classes III e IV, de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizada conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 2 dos artigos 16.º e 17.º;
- e)* A não submissão à aprovação pelo INAC do programa de formação, em violação do disposto na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 19.º;
- f)* A violação do prazo constante do n.º 2 do artigo 22.º;
- g)* A violação do prazo previsto no n.º 2 do artigo 30.º

Artigo 33.º

Processamento das contra -ordenações

- 1 — Compete ao INAC nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra -ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas.
- 2 — Às contra -ordenações previstas no presente decreto-lei aplica -se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 34.º

Sanções acessórias

- 1 — Nos termos previstos na secção II do capítulo II do Decreto -Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, e no artigo 21.º do regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a última redacção dada pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, o INAC pode determinar a aplicação das seguintes sanções acessórias:
 - a)* Em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra -ordenações previstas nas alíneas *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, *g)*, *h)*, *i)*, *j)*, *l)*, *m)*, *n)*, *o)*, *p)*, *q)*, *r)*, *t)*, *u)*, *v)*, *x)*, *z)*, *aa)*, *bb)*, *cc)*, *dd)*, *ee)*, *ff)*, *hh)*, *jj)*, *ll)*, *mm)*, *nn)*, *oo)*, *pp)*, *qq)*, *rr)*, *ss)*, *tt)*, *uu)*, *vv)*, *xx)*, *zz)*, *bbb)*, *hhh)*, *iii)* e *jjj)* do n.º 1 do artigo 32.º, o INAC pode aplicar a sanção acessória de cancelamento do certificado de aeródromo;
 - b)* Em caso de reincidência, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra-ordenações previstas nas alíneas *c)*, *p)* e *gg)* do n.º 2 do artigo 32.º, o INAC pode aplicar a sanção acessória de suspensão do certificado de aeródromo, pelo período máximo de três anos.
- 2 — A punição por contra -ordenação pode ser publicada nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 35.º

Encerramento temporário

O INAC pode determinar o encerramento temporário de um aeródromo ou limitar o seu funcionamento, no caso de não estarem reunidas as condições para a sua abertura ao tráfego aéreo e que estiveram subjacentes à respectiva certificação, nos termos do presente decreto-lei.

CAPÍTULO VI

Disposições finais e transitórias

Artigo 36.º

Certificação de aeródromos existentes

- 1 — O disposto no presente decreto -lei não se aplica aos aeródromos e heliportos abertos ao tráfego à data da sua entrada em vigor e constantes do AIP e do MPC, salvo no que diz respeito aos respectivos projectos de ampliação ou modificação posteriores.
- 2 — Os aeródromos e heliportos previstos no número anterior consideram -se certificados pelo período de três anos a contar da data da entrada em vigor do presente decreto-lei.
- 3 — Os operadores dos aeródromos devem requerer, no prazo máximo de dois anos, após a data da entrada em vigor do presente decreto -lei, nova certificação junto do INAC no âmbito da qual comprovem estarem cumpridos os requisitos de certificação constantes do presente decreto-lei.
- 4 — Caso ocorra o termo do período previsto no n.º 2 e ainda esteja pendente o processo de certificação, requerido de acordo com o número anterior, o INAC pode emitir uma autorização provisória de utilização da infra-estrutura, desde que devidamente fundamentado o motivo da não conclusão do processo de certificação e que as razões da não emissão do certificado não ponham em causa as condições de segurança operacional de funcionamento da infra-estrutura.
- 5 — A autorização referida no número anterior tem carácter excepcional e temporário, devendo conter obrigatoriamente prazo de validade, a fixar em função da complexidade da correcção das não conformidades apontadas pelo INAC para não concluir o processo de certificação e ainda eventuais limitações, restrições e todas as condições de operação, de modo a que nunca a segurança seja posta em causa.

Artigo 37.º

Processos de certificação pendentes

- 1 — Os processos de certificação pendentes à data da entrada em vigor do Decreto -Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio e respeitantes a aeródromos ou heliportos ainda não abertos ao tráfego na data de entrada em vigor do presente decreto -lei são apreciados e decididos segundo os procedimentos de certificação instituídos pelo INAC antes da data da entrada em vigor daquele decreto-lei.
- 2 — Os processos referidos no número anterior pendentes por falta de elementos necessários à sua instrução serão mantidos em aberto pelo prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente decreto -lei, findo o qual, se o processo ainda não estiver devidamente instruído, são liminarmente indeferidos.
- 3 — A certificação prevista no n.º 1 é válida pelo período previsto no n.º 2 do artigo anterior.
- 4 — São aplicáveis ao processo de certificação previsto no presente artigo, os n.os 3, 4 e 5 do artigo anterior.

Artigo 37.º -A

Pistas e heliportos

Até à publicação da legislação ou regulamentação específica prevista no n.º 4 do artigo 1.º, com excepção da alínea *a)* do n.º 3, o INAC pode autorizar a utilização das pistas e heliportos ali previstos, casuisticamente, tendo, no entanto, em conta as seguintes condições de autorização:

- a)* A autorização é limitada no tempo;
- b)* A autorização deve ser precedida obrigatoriamente de uma auditoria ou inspecção, a realizar pelo INAC, no âmbito da qual se ateste estarem garantidas as condições de segurança operacional para a operação que estiver em causa;

- c) A autorização deve conter todas as limitações, restrições e condições operacionais, decorrentes da avaliação feita nos termos da alínea anterior;
- d) A infra -estrutura autorizada deve ser objecto de inspecções periódicas a realizar pelo INAC.

Artigo 38.º

Registo e cadastro dos aeródromos

- 1 — O INAC organiza e mantém actualizado um registo e cadastro de todos os aeródromos certificados.
- 2 — O registo e cadastro referidos no número anterior são públicos.

Artigo 38.º -A

Contratos de concessão

Nas situações em que a exploração ou gestão dos aeródromos e aeroportos públicos seja objecto de concessão outorgada pelo Governo ou pelos Governos Regionais, a aplicação do presente decreto -lei deve ter em conta as condições da concessão, para o que deve o mesmo ser interpretado em conformidade com os termos daquela e aplicado com as necessárias adaptações.

Artigo 39.º

Regulamentação

A regulamentação complementar a que se refere o presente decreto -lei é emitida pelo INAC.

Artigo 40.º

Norma revogatória

O presente decreto -lei revoga os artigos 7.º a 18.º do Regulamento de Navegação Aérea, aprovado pelo Decreto n.º 20 062, de 25 de Outubro de 1930.

Artigo 41.º

(Revogado.)

Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de Dezembro
(alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 283/2007, de 13 de Agosto)

Regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves

(...)

ANEXO

(republicação do Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de Dezembro)

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 1.º
Âmbito de aplicação

- 1 — O presente diploma regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves.
- 2 — Excluem -se do âmbito deste diploma as aeronaves mais leves que o ar, designadamente balões e dirigíveis com ou sem motor auxiliar.

Artigo 1.º -A
Abreviaturas

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «ACC (*air control centre*)» o centro de controlo de tráfego aéreo ou o centro de controlo de área;
- b) «ATS» os serviços tráfego aéreo;
- c) «IFR» as regras de voo por instrumentos;
- d) «INAC» as Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;
- e) «Mmd» a massa máxima à descolagem;
- f) «PPVL» a licença base para pilotagem de aeronaves de voo livre;
- g) «PU» a licença de pilotagem de ultraleve;
- h) «VAC» a velocidade de ar calibrada;
- i) «VFR» as regras de voo visual;
- j) «VSO» a velocidade mínima em voo nivelado.

Artigo 2.º
Definições

- 1 — Para os efeitos do presente diploma, entende-se por:
 - a) «Aeródromo» a área definida em terra ou água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamento, destinada a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves;
 - b) «Aeronaves de voo livre» quaisquer aeronaves que sejam transportáveis pelo próprio piloto e cujas descolagem e aterragem sejam efectuadas recorrendo a energia potencial e à acção motora dos membros inferiores daquele, sem prejuízo da possibilidade de se poder recorrer ao auxílio de uma força externa, tractora, como o guincho ou reboque;
 - c) «Espaço aéreo controlado» o espaço aéreo de dimensões definidas no qual é providenciado o serviço de controlo de tráfego aéreo, de acordo com a classificação do referido espaço aéreo, abrangendo as classes de espaços ATS A, B, C, D e E, conforme definidas e previstas, respectivamente, na alínea d) do presente artigo e no quadro do anexo do presente diploma, do qual faz parte integrante;
 - d) «Espaço aéreo de classe A» o espaço aéreo no qual são apenas permitidos voos de acordo com as regras de voo por instrumentos, para os quais é providenciado o serviço de controlo de tráfego aéreo, sendo separados entre si;

- e) «Espaço aéreo de classe G» o espaço aéreo no qual são permitidos voos de acordo com as regras de voo por instrumentos, ou de acordo com as regras de voo visual, e aos quais é fornecido o serviço de informação de voo, quando solicitado;
- f) «Espaço aéreo não controlado» o espaço aéreo no interior do qual não é providenciado o serviço de controlo de tráfego aéreo, abrangendo as classes de espaços ATS F e G, conforme previstas no quadro do anexo do presente diploma, do qual faz parte integrante;
- g) «Pista de ultraleves» a área definida destinada à descolagem e aterragem de aeronaves ultraleves;
- h) «Tecto das nuvens» a altura acima da terra ou da água à qual se encontra a mais baixa camada de nuvens que, abaixo de 6000 m (20 000 pés), cobre mais de metade do céu;
- i) «Ultraleves» todas as aeronaves motorizadas de asa fixa, flexível (inflável ou inflada), rígida ou semi-rígida, com as seguintes características:
 - i) Com o máximo de dois lugares;
 - ii) VSO não superior a 65 km/hora (35 nós) VAC;
 - iii) Mmd, excluindo o peso de pára -quedas balístico, de 300 kg para aviões terrestres monolugar, 450 kg para aviões terrestres bilugar, 330 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios monolugar, 495 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios bilugar, desde que, quando funcionem ora como hidroaviões ora como aviões terrestres, não excedam o limite correspondente de Mmd;
- j) «Voo diurno» o voo conduzido entre o início do crepúsculo civil matutino e o fim do crepúsculo civil vespertino;
- l) «Voo local» o voo com início e fim no mesmo aeródromo ou pista de ultraleves, sem escalas intermédias e, que desenvolva a sua operação num raio máximo de 15 km relativamente à pista de descolagem e num limite de altura de 2500 m, mantendo -se o contacto visual com esta;
- m) «Voo visual» o voo conduzido de acordo com as regras de voo visual;
- n) «Zona de tráfego de aeródromo» o espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido em torno de um aeródromo, para protecção do tráfego do aeródromo;
- o) «Zona restrita» o espaço aéreo de dimensões definidas situado sobre o território ou águas territoriais de um Estado, no interior do qual o voo das aeronaves se encontra subordinado ao cumprimento de condições especificadas.

2 — (Revogado.)

3 — (Revogado.)

4 — (Revogado.)

Artigo 2.º - A

Tipos e classes de aeronaves

Os diversos tipos ou classes de aeronaves de voo livre e ultraleves encontram -se definidos em regulamentação aprovada pelo INAC.

Artigo 3.º

Condições gerais de utilização

- 1 — As aeronaves de voo livre e os ultraleves só podem ser utilizados em actividades de desporto e recreio.
- 2 — Podem, ainda, as aeronaves de voo livre e os ultraleves ser utilizados na instrução dos respectivos pilotos.
- 3 — Só os ultraleves podem ser utilizados para fins diferentes dos indicados nos n.os 1 e 2 deste artigo, sendo essa utilização e a respectiva pilotagem regulada especificadamente em regulamentação complementar.
- 4 — Sem prejuízo do cumprimento do disposto no presente diploma, os ultraleves podem, ainda, ser utilizados em actividades de reconhecido interesse público por entidades públicas ou associações de utilidade pública na prossecução das suas atribuições.
- 5 — A utilização de ultraleves nos termos do número anterior deve obedecer aos seguintes requisitos:

- a) Os ultraleves utilizados devem ser propriedade das entidades ali referidas;
- b) A realização das actividades previstas no n.º 4 carece de autorização prévia do INAC.

Artigo 4.º

Uso de substâncias psicoactivas

Os titulares das licenças, qualificações e autorizações previstas neste diploma 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 exercê-las de forma segura e adequada.

Artigo 5.º

Registo de experiência

- 1 — O titular de uma licença de piloto de ultraleve e voo livre deve manter um registo fiável da sua experiência de voo.
- 2 — O registo de experiência referido no número anterior deve ser efectuado através do preenchimento de uma caderneta individual, cujo modelo e modo de preenchimento são definidos em regulamentação complementar.

Artigo 6.º

Limitação ou suspensão das licenças, qualificações, autorizações e certificados

- 1 — O INAC pode, por razões de segurança devidamente fundamentadas, emitir as licenças, as qualificações, as autorizações e os certificados previstos no presente diploma, impondo limitações às competências dos seus titulares e ao exercício das actividades tituladas.
- 2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, sempre que o INAC verifique qualquer incumprimento das regras do presente diploma, notifica o titular da licença, qualificação, autorização ou certificado em causa para proceder à correcção da irregularidade, no prazo determinado pelo INAC.
- 3 — Conforme a gravidade e o número de incumprimentos verificados, o INAC pode limitar ou suspender a licença, qualificação, autorização ou certificado, mediante fundamentação.
- 4 — As limitações determinadas pelo INAC ao exercício das competências dos titulares de licenças, qualificações, autorizações e certificados previstos no presente diploma são averbadas nos referidos documentos.

Artigo 7.º

Licenças, qualificações e autorizações estrangeiras

- 1 — As licenças, qualificações e autorizações de pilotos de voo livre e de ultraleves e as autorizações de organizações de formação emitidos por outras autoridades aeronáuticas podem ser validadas pelo INAC, mediante requerimento do seu titular, desde que haja um acordo entre o INAC e a autoridade aeronáutica emissora estabelecido com base na reciprocidade de aceitação, e desde que se assegure um nível de segurança equivalente entre os requisitos exigidos em Portugal e os exigidos por essa autoridade aeronáutica.
- 2 — As acções de formação ministradas por organizações de formação autorizadas por outras autoridades aeronáuticas podem ser reconhecidas pelo INAC para efeitos de licenciamento dos pilotos de voo livre e ultraleves, desde que seja demonstrada a necessidade de recurso à formação ministrada por essas organizações e estejam preenchidos os requisitos previstos no presente diploma e regulamentação complementar para as organizações e para a formação em causa.

Artigo 8.º

Delegação

- 1 — As competências do conselho de administração do INAC previstas neste diploma podem ser objecto de delegação a outras entidades, nomeadamente aeroclubes, associações ou federações de âmbito aeronáutico, nos termos da lei.
- 2 — A delegação prevista no número anterior é feita salva guardando as competências de fiscalização e supervisão do INAC sobre a entidade delegada e sobre a actividade em geral.

3 — Nos casos em que o exercício das competências delegadas der origem à cobrança de taxas, nos termos deste diploma, deve a receita das mesmas reverter para a entidade delegada.

CAPÍTULO II **Das aeronaves de voo livre**

SECÇÃO I **Requisitos técnicos**

Artigo 9.º **Requisitos técnicos**

- 1 — As aeronaves de voo livre devem cumprir os requisitos de homologação definidos pela legislação em vigor
e ainda os que forem determinados por entidades certificadoras reconhecidas pelo INAC.
- 2 — O proprietário deve fazer prova, sempre que lhe seja solicitado pelas entidades competentes para a fiscalização, que a aeronave cumpre os requisitos de homologação referidos no número anterior, através de certificado de origem emitido pelo fabricante.
- 3 — Não são permitidas quaisquer alterações à estrutura original da aeronave, excepto nos casos ou situações devidamente autorizados pelo INAC.
- 4 — Não é permitida a operação da aeronave sem o cumprimento do disposto nos números anteriores.

Artigo 10.º **Suspensão de operação da aeronave**

Logo que, por ocorrência accidental, insuficiência de apropriada manutenção ou outra causa, qualquer dos requisitos técnicos exigíveis nos termos da legislação aplicável deixe de se verificar, não pode a aeronave ser utilizada, devendo ser suspensa qualquer operação.

SECÇÃO II **Pilotagem, organizações de formação e instrução**

Artigo 11.º **Pilotagem**

- 1 — As aeronaves de voo livre só podem ser pilotadas por titulares de licença de pilotagem válida, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 2 — A pilotagem em voo de instrução a solo apenas pode ser feita por alunos que possuam autorização do instrutor para o efeito.
- 3 — Os modelos das licenças e dos cartões de aluno-piloto, bem como as condições para a obtenção e emissão deste último, são publicados em regulamentação complementar.

Artigo 12.º **Requisitos para a obtenção de licenças de pilotagem de voo livre**

- 1 — A licença de pilotagem de voo livre e respectivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:
 - a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença;
 - b) Ter completado a escolaridade mínima obrigatória;
 - c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença aprovado ou reconhecido pelo INAC numa organização de formação autorizada por este Instituto e mediante a aprovação em exames teóricos realizados pelo INAC ou por quem esteja devidamente habilitado pelo mesmo para o efeito;
 - d) Ter completado o número de horas de voo em instrução exigido para cada tipo ou classe de aeronave, a definir em regulamentação complementar;

- e) Demonstrar em prova de voo perícia adequada perante um examinador de voo nomeado para o efeito pelo INAC;
- f) Possuir aptidão física e mental;
- g) Fazer prova de ter celebrado o contrato de seguro previsto no artigo 41.º

2 — (Revogado.)

Artigo 12.º -A
Aptidão física e mental

- 1 — Os titulares de licença de piloto de voo livre, bem como os candidatos à sua obtenção apenas podem exercer as actividades previstas nos artigos 11.º e 14.º, desde que obtenham prova da sua aptidão física e mental por meio de:
- a) Certificado de aptidão médico válido, nos termos do Decreto -Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro; ou
 - b) Exame de avaliação médico -desportiva com decisão médica favorável, válido no ano civil em curso, de acordo com o disposto no Decreto -Lei n.º 345/99, de 27 de Agosto, e no despacho conjunto n.º 916/2003, da Presidência do Conselho de Ministros e do Ministério da Saúde.
- 2 — O exame de avaliação médico -desportiva referido na alínea b) do número anterior é válido durante o ano civil em que tenha sido efectuado ou durante o ano civil subsequente, se tiver sido efectuado no decurso do mês de Dezembro.

Artigo 13.º
Autorização de organizações de formação

- 1 — As organizações que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para a emissão de licenças de pilotos de voo livre, ou de qualificações inerentes às licenças atrás referidas, estão sujeitas a autorização e registo no INAC.
- 2 — As condições para a emissão e manutenção da autorização referida no número anterior são definidas no presente artigo e em regulamentação complementar.
- 3 — A regulamentação complementar referida no número anterior define os programas dos cursos a ministrar.
- 4 — No caso de se verificar que o titular da autorização referida no n.º 1 não cumpre os requisitos para a sua manutenção, estabelecidos em regulamentação complementar, o INAC pode suspender ou cancelar a autorização.

Artigo 14.º
Instrução

- 1 — Os candidatos à aprendizagem devem ter, no mínimo, 16 anos de idade e, como habilitação mínima, ter concluído a escolaridade obrigatória.
- 2 — Apenas pode obter a licença de pilotagem o candidato que tiver frequentado com aproveitamento um curso de instrução teórica e prática ministrado em organizações de formação referidas no artigo anterior.
- 3 — Os programas teórico e prático mínimos de instrução são definidos em regulamentos do INAC.
- 4 — A condução de exames teóricos ou práticos e de verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação carece de autorização do INAC.
- 5 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da autorização de examinador de pilotos são definidos em regulamentação complementar.
- 6 — As autorizações de examinador são válidas por um período definido pelo INAC, não superior a três anos, podendo ser revalidadas por igual período se, estando cumpridas as condições para a sua emissão inicial, o requerente tiver exercido as funções de examinador pelo menos uma vez em cada ano do período de validade da autorização.

Artigo 15.º

Emissão de licenças de pilotagem

Compete ao INAC a emissão das licenças e qualificações de pilotagem de voo livre.

Artigo 16.º

Licenças e qualificações para piloto de voo livre

- 1 — A emissão da PPVL é regulada nos termos do disposto nos artigos anteriores, sendo a mesma válida para o ano civil em curso.
- 2 — Na PPVL são averbadas as qualificações que se encontram previstas na regulamentação complementar a emitir pelo INAC.
- 3 — As diferentes qualificações previstas naquela regulamentação são válidas pelo mesmo período de validade da licença em que forem averbadas.
- 4 — A qualificação de instrutor de voo livre é atribuída a candidatos que tenham frequentado com aproveitamento um curso específico, devidamente homologado pelo INAC de acordo com regulamentação complementar.
- 5 — A pilotagem de aeronaves de voo livre com outro ocupante é objecto de uma qualificação específica.

Artigo 17.º

Cancelamento de licenças ou qualificações de pilotagem

A falta de qualquer das condições previstas nos artigos 14.º e 16.º, ocorrida após a emissão da licença ou das respectivas qualificações, que venha a ser constatada em verificação pe riódica, bem como a falta desta verificação por razão imputável ao titular da licença ou qualificação, implica o cancelamento das mesmas.

SECÇÃO III

Da operação das aeronaves de voo livre

Artigo 18.º

Condições de operação

- 1 — As aeronaves de voo livre apenas podem realizar voo visual diurno abaixo do tecto das nuvens em espaço aéreo de classe G, não controlado.
- 2 — As aeronaves de voo livre apenas podem operar em espaço aéreo controlado, com excepção da respectiva classe A, e em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita, mediante prévia autorização do INAC, ficando, neste caso, obrigadas ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a esses espaços.
- 3 — As operações de descolagem e aterragem das aeronaves de voo livre e a sua circulação no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no número anterior, estão sujeitas às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas em legislação aplicável e regulamentação complementar.

CAPÍTULO III

Dos ultraleves

SECÇÃO I

Registo, matrícula e requisitos técnicos

Artigo 19.º

Registo e matrícula

- 1 — Os ultraleves são obrigatoriamente inscritos no Registo Aeronáutico Nacional pelos respectivos proprietários e em nome dos mesmos.
- 2 — *(Revogado.)*
- 3 — Os requisitos de registo e emissão de matrícula das aeronaves ultraleves são fixados em regulamentação complementar.
- 4 — Às aeronaves ultraleves são atribuídas marcas de nacionalidade e matrícula.

Artigo 20.º

Certificado de voo

- 1 — O certificado de voo é o documento comprovativo de que as condições técnicas de aeronavegabilidade previstas no presente diploma estão cumpridas.
- 2 — Os requisitos de emissão e revalidação do certificado de voo são fixados em regulamentação complementar.
- 3 — A alteração das características técnicas dos ultraleves sem prévia autorização do INAC implica a caducidade do certificado de voo.
- 4 — A mudança de proprietário implica o pedido de emissão, pelo novo proprietário, de novo certificado de voo no prazo de 10 dias úteis.
- 5 — O certificado de voo tem a duração de três anos, podendo ser revalidado por igual período no fim desse prazo.
- 6 — As regras relativas à validade e revalidação do certificado de voo são definidas em regulamentação complementar emitida pelo INAC.
- 7 — Constitui pressuposto para a emissão de certificado de voo a inscrição no Registo Aeronáutico Nacional prevista no artigo anterior, precedida da aprovação das condições técnicas de aeronavegabilidade.

Artigo 21.º

Termo de responsabilidade

- 1 — A documentação descritiva das características técnicas de cada ultraleve é sempre acompanhada de termo de responsabilidade pela respectiva exactidão, subscrito pelo construtor.
- 2 — Nos casos em que não é possível a apresentação da documentação exigida nos termos do número anterior, o certificado de voo é emitido mediante provas de resistência estrutural e ensaios de voo da aeronave determinados pelo INAC, sendo os correspondentes encargos suportados pelo requerente.

Artigo 22.º

Suspensão e cancelamento do certificado de voo

- 1 — A validade do certificado de voo é suspensa logo que, por ocorrência de acidente, insuficiência de apropriada manutenção ou qualquer outra causa, deixe de se verificar o cumprimento dos requisitos técnicos exigidos nos termos do presente diploma e regulamentação complementar.
- 2 — O certificado de voo é cancelado:
 - a) Quando exista perda total da aeronave ou esta esteja destruída;
 - b) Quando haja exportação definitiva da aeronave.
- 3 — As situações previstas nos n.os 1 e 2 são obrigatoriamente comunicadas ao INAC, no prazo de cinco dias úteis, sem prejuízo das disposições em vigor relativas à participação de acidentes e de incidentes técnicos de operação.
- 4 — Compete ao INAC cancelar ou suspender o certificado de voo.

Artigo 23.º

Documentos da aeronave

- 1 — São documentos da aeronave o certificado de voo o diário de navegação e a caderneta do motor.
- 2 — Os documentos referidos no número anterior devem estar a bordo da aeronave, com excepção da caderneta do motor.

SECÇÃO II

Da pilotagem, organizações de formação e instrução

Artigo 24.º

Pilotagem

- 1 — Os ultraleves só podem ser pilotados por titulares de licença de pilotagem de ultraleves válida, associada a um certificado médico de classe 2, emitido nos termos do Decreto -Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro, igualmente válido, devendo os pilotos ser portadores destes documentos.

- 2 — Exceptuam -se do disposto no número anterior os alunos em voo de instrução a solo, que devem possuir o respectivo cartão de aluno -piloto.
- 3 — Os modelos das licenças e dos cartões de aluno-piloto, bem como as condições de obtenção deste último, são publicados em regulamentação complementar.

Artigo 25.º

Requisitos para a obtenção da licença de pilotagem de ultraleves

- 1 — A PU e respectivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:
 - a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença;
 - b) Ter completado a escolaridade mínima obrigatória;
 - c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença aprovado ou reconhecido pelo INAC numa organização de formação autorizada, certificada ou reconhecida por este Instituto;
 - d) Ter completado o número de horas de voo em instrução exigível em função do tipo ou classe de aeronaves referidas no artigo 2.º -A, conforme fixadas em regulamentação complementar;
 - e) Demonstrar, em prova de voo, perícia adequada perante um examinador de voo nomeado para o efeito pelo INAC;
 - f) Ser titular de um certificado médico de aptidão de classe 2, emitido nos termos do Decreto -Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 2 — Quando o requerente da licença pretende apenas operar aeronaves ultraleves de asa flexível (inflável ou inflada), a aptidão física e mental pode ser demonstrada de acordo com regime previsto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 12.º -A.
- 3 — Os candidatos à licença de pilotagem de ultraleves que já sejam titulares de uma licença válida de piloto de avião, emitida nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 17 -A/2004, de 16 de Janeiro, apenas prestam as provas de proficiência e competência previstas na alínea *e*) do n.º 1, depois de cumprido um programa de instrução teórica e prática aceite pelo INAC.
- 4 — A organização dos exames de conhecimentos e das verificações de proficiência e perícia referidas nos números anteriores é objecto de regulamentação complementar.
- 5 — Mediante determinadas condições específicas, a estabelecer em regulamentação complementar pelo INAC, podem ser emitidas licenças restritas a voos locais em áreas confinantes a aeródromos e pistas de ultraleves devidamente licenciadas.
- 6 — A emissão das licenças restritas previstas no número anterior pode dar lugar à dispensa do cumprimento de alguns requisitos de obtenção de licenças previstos na regulamentação aplicável, conforme determinação do INAC a publicar em regulamentação complementar.

Artigo 26.º

Autorização de organizações de formação

- 1 — As organizações que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para a emissão de licenças de pilotos de ultraleve, ou de qualificações inerentes às licenças atrás referidas, estão sujeitas a autorização e registo no INAC.
- 2 — As condições para a emissão e manutenção da autorização referida no número anterior são definidas no presente artigo e em regulamentação complementar que deve definir os programas dos cursos a ministrar.
- 3 — As organizações que pretendam obter a autorização referida no n.º 1 têm de apresentar ao INAC, antes da sua entrada em funcionamento, requerimento acompanhado de informações sobre as suas instalações, o pessoal com funções dirigentes e com funções de instrução de voo, a pista a partir da qual pretendem efectuar o treino e os demais requisitos exigidos em regulamentação complementar.
- 4 — No caso de se verificar que o titular da autorização referida no n.º 1 não cumpre os requisitos para a sua manutenção, estabelecidos em regulamentação complementar, o INAC pode suspender ou cancelar a autorização.

- 5 — As organizações de formação previstas neste artigo devem conservar registos individuais da formação ministrada pelo prazo de cinco anos.
- 6 — O INAC mantém um registo actualizado das organizações de formação autorizadas nos termos do presente artigo.

Artigo 27.º

Instrução

- 1 — Os candidatos à aprendizagem devem ter, no mínimo, 17 anos de idade e, como habilitação mínima, ter concluído a escolaridade obrigatória.
- 2 — Os candidatos à licença de pilotagem devem frequentar um curso de instrução teórica e prática ministrado em organizações de formação autorizadas pelo INAC.
- 3 — Os programas teórico e prático mínimos de instrução são definidos em regulamentação complementar.
- 4 — Compete ao INAC:
 - a) *(Revogada.)*
 - b) Autorizar os examinadores a realizar exames práticos e verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação;
 - c) Autorizar os examinadores a realizar exames teóricos para a emissão de qualificações e respectiva revalidação ou renovação;
 - d) Realizar os exames teóricos para a emissão de licenças e respectiva revalidação ou renovação.
- 5 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da autorização de examinador de pilotos são definidos em regulamentação complementar.
- 6 — As autorizações de examinador são válidas por um período definido pelo INAC, não superior a três anos, podendo ser revalidadas por igual período se, estando cumpridas as condições para a sua emissão inicial, o requerente tiver exercido as funções de examinador pelo menos uma vez em cada ano do período de validade da autorização.
- 7 — O requerente de uma autorização para conduzir exames práticos de acesso a licenças ou qualificações deve:
 - a) Ser titular de uma licença de âmbito igual ou superior à que o examinando pretende obter;
 - b) Ser titular de uma qualificação de instrutor para a formação de qualificação igual à que o examinando pretende obter.

Artigo 28.º

Emissão de licenças de pilotagem

Compete ao INAC a emissão, reemissão, renovação, revalidação e alteração das licenças de pilotagem de ultraleves.

Artigo 29.º

Qualificações para piloto de ultraleve

- 1 — O exercício das actividades objecto do licenciamento referido no artigo anterior está condicionado à titularidade de qualificações adequadas, nos termos do presente diploma.
- 2 — As qualificações referidas no número anterior são emitidas pelo INAC, podendo ser renovadas e revalidadas.
- 3 — Na licença de pilotagem de ultraleves podem ser averbadas as seguintes qualificações:
 - a) De classe;
 - b) De tipo;
 - c) De instrutor;
 - d) De radiotelefonia.

Artigo 30.º

Qualificações de classe e de tipo

- 1 — As qualificações de classe limitam o exercício das actividades de piloto a grupos de aeronaves semelhantes com características técnicas ou de operação afins.
- 2 — As qualificações de tipo limitam o exercício das actividades de piloto a aeronaves de um mesmo modelo ou de um número reduzido de modelos com características de construção e de operação afins.
- 3 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação das qualificações de classe ou de tipo são estabelecidos em regulamentação complementar.

Artigo 31.º

Qualificações de instrutor

- 1 — A instrução de voo para obtenção de uma licença, qualificação ou autorização apenas pode ser ministrada por um piloto titular de uma licença com a qualificação de instrutor.
- 2 — O instrutor de voo deve ser titular de uma licença de âmbito igual ou superior à que o formando pretende obter.
- 3 — O requerente de uma qualificação de instrutor deve ter formação pedagógica adequada.
- 4 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da qualificação de instrutor são os constantes em regulamentação complementar.

Artigo 31.º -A

Instrutores de matérias teóricas

- 1 — A instrução teórica pode ser ministrada por um instrutor de voo ou ainda por um técnico de reconhecida competência nas matérias que leccione.
- 2 — Os instrutores de matérias teóricas devem ter formação pedagógica adequada.

Artigo 32.º

Qualificações de radiotelefonia

- 1 — As qualificações de radiotelefonia habilitam o piloto a operar uma estação de serviço móvel aeronáutico a bordo de uma aeronave ultraleve.
- 2 — Os requisitos para a emissão da qualificação de radiotelefonia são os constantes de regulamentação complementar.

Artigo 33.º

Validade das licenças, das qualificações e do certificado de aptidão médica

- 1 — As licenças de pilotagem de ultraleves são obrigatoriamente apresentadas ao INAC num prazo máximo de cinco anos, para verificação da manutenção das condições da sua validade e respectiva reemissão.
- 2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a validade de uma licença está sempre condicionada à validade de, pelo menos, uma das qualificações que dela façam parte integrante.
- 3 — O exercício das actividades referidas nos artigos 24.º e 27.º está condicionado à titularidade de um certificado de aptidão médica válido, nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.
- 4 — A validade das qualificações de classe ou de tipo e de instrutor é de três anos.
- 5 — O incumprimento do disposto no n.º 1, que se afere após o decurso do prazo máximo de cinco anos ali previsto, importa a caducidade da licença de pilotagem.

Artigo 34.º

Reemissão e revalidação

- 1 — A reemissão da licença de pilotagem é feita mediante a verificação, pelo INAC, da validade das qualificações averbadas e da conformidade da licença com os dados que mantém em registo.
- 2 — Para os efeitos do número anterior, a licença deve ser apresentada no INAC no prazo mínimo de 15 dias antes do termo do prazo previsto no n.º 1 do artigo anterior.

- 3 — A revalidação do certificado de aptidão médica é feita nos termos do Decreto -Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.
- 4 — A revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo é feita mediante o cumprimento de um dos seguintes requisitos:
 - a) Comprovação de experiência recente em ultraleves da classe ou do tipo em causa, devendo o titular da qualificação ter efectuado pelo menos três horas de voo e 10 aterragens nos últimos seis meses;
 - b) Realização de um voo de treino com um instrutor, com a duração mínima de uma hora, no período referido na alínea anterior;
 - c) Aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.
- 5 — A revalidação de uma qualificação de instrutor é feita mediante a comprovação de experiência recente de vinte e cinco horas nos últimos 12 meses como instrutor ou, em alternativa, pela aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.
- 6 — As regras para as verificações de proficiência referidas nos números anteriores são objecto de regulamentação específica a emitir pelo INAC.
- 7 — A renovação de qualificações caducadas há menos de seis meses obriga à obtenção de aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.
- 8 — A renovação de licenças ou de qualificações caducadas há mais de seis meses obriga à obtenção de uma declaração de aptidão de voo emitida por uma organização de formação autorizada pelo INAC, para o efeito.

Artigo 35.º

Suspensão e cancelamento de licenças de pilotagem

- 1 — A falta de qualquer das condições de aptidão exigidas no artigo 25.º, ocorrida após a emissão da licença de pilotagem ou constatada em verificação periódica, bem como a falta desta por razão imputável ao seu titular, implica a suspensão imediata da sua validade.
- 2 — A licença é cancelada se, no prazo de 24 meses contados desde a sua suspensão, o respectivo titular não pedir o seu levantamento.
- 3 — A renovação das licenças canceladas nos termos do número anterior é objecto de regulamentação complementar.

SECÇÃO III

Da operação dos ultraleves

Artigo 36.º

Condições de operação

- 1 — Os ultraleves só podem ser operados desde que possuam o respectivo certificado de voo válido nos termos do disposto no artigo 20.º, bem como o certificado de seguro previsto no artigo 41.º
- 2 — O tipo de voo permitido é apenas segundo as regras de voo visual diurno, definidas no anexo do presente diploma, do qual faz parte integrante, em condições meteorológicas visuais, devendo ser efectuado em espaço aéreo não controlado, de classe G.
- 3 — As aeronaves ultraleves apenas podem operar em espaço aéreo controlado, com excepção da respectiva classe A, e em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita, mediante prévia autorização do ACC, ficando, neste caso, obrigadas ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a esses espaços.
- 4 — As operações de descolagem e aterragem dos ultraleves são efectuadas apenas em pistas aprovadas pelo INAC nos termos de regulamentação complementar, a emitir por aquele Instituto.
- 5 — A circulação de ultraleves no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 3, está sujeita às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas em legislação aplicável e regulamentação complementar.
- 6 — Um piloto de ultraleve só pode operar transportando outro ocupante após ter efectuado, no mínimo, trinta horas de voo.

Artigo 36.º -A

Circulação de aeronaves comunitárias e estrangeiras

- 1 — A circulação de aeronaves ultraleves comunitárias e estrangeiras no espaço aéreo português depende das seguintes condições cumulativas:
 - e) Terem um certificado ou uma autorização de voo, emitido pelo Estado de matrícula ou de origem, que ateste as condições mínimas de segurança da aeronave em causa;
 - f) O piloto ser titular de uma licença de pilotagem válida e adequada à condução da aeronave;
 - g) Existência de uma apólice de seguro válida no Estado Português;
 - h) O período de permanência seja igual ou inferior a 90 dias.
- 2 — A permanência de aeronaves ultraleves em território português, para além do período previsto na alínea *d)* do número anterior, depende de autorização expressa do INAC.
- 3 — Para efeitos do disposto no número anterior, o proprietário ou operador da aeronave em causa deve apresentar requerimento ao INAC até 10 dias úteis antes do termo do prazo previsto na alínea *d)* do n.º 1.
- 4 — O requerimento a que se refere o número anterior deve ser instruído com os seguintes documentos:
 - a) Identificação e contactos da pessoa responsável pela operação da aeronave;
 - b) Cópia do certificado ou autorização de voo do Estado de origem;
 - c) Cópia da licença de pilotagem do piloto responsável pela operação;
 - d) Cópia da apólice de seguro válida no território português;
 - e) Identificação do local ou aeródromo a partir do qual decorre a operação mais frequente.
- 5 — A autorização a que se referem os números anteriores não pode exceder o prazo de três anos, findos os quais pode ser efectuado novo pedido, desde que se comprove que a aeronave continua a operar em território nacional.
- 6 — A autorização caduca com a mudança de proprietário da aeronave.
- 7 — Nas situações previstas no número anterior, a permanência da aeronave em território nacional implica a solicitação ao INAC de nova autorização, a requerer pelo novo proprietário, no prazo de 10 dias úteis a contar da data da transferência de propriedade.
- 8 — Excepcionalmente, e sempre que não for possível cumprir os requisitos previstos no presente artigo, por força dos regimes jurídicos aplicáveis no Estado de nacionalidade das aeronaves cuja utilização deva ocorrer no espaço aéreo português, pode o INAC autorizar a operação das mesmas, casuisticamente, atendendo à fundamentação apresentada para a autorização em causa e tendo por referência os princípios básicos em matéria de segurança, contidos no presente diploma.

CAPÍTULO IV

Do fabrico nacional e importação de aeronaves ultraleves

SECÇÃO I

Do fabrico nacional

Artigo 37.º

Autorização das organizações de fabrico

- 1 — O fabrico nacional de aeronaves ultraleves para fins comerciais só pode ser realizado por organizações devidamente autorizadas pelo INAC.
- 2 — As condições de autorização são definidas em regulamentação complementar.
- 3 — Exceptuam -se do disposto neste artigo as aeronaves construídas individualmente por particulares, sem fins comerciais e para uso próprio, cujas regras gerais de aprovação são definidas em regulamentação complementar.

- 4 — As regras específicas de aprovação de cada projecto de construção referido no número anterior são determinadas caso a caso pelo INAC após a análise do projecto em causa.
- 5 — Para os efeitos do disposto no presente capítulo, consideram -se aeronaves importadas todas aquelas cujo modelo não tenha sido aprovado nos termos do artigo seguinte.

Artigo 38.º

Aprovação do modelo da aeronave

- 1 — O projecto da aeronave, o modelo e os seus componentes carecem de aprovação emitida pelo INAC.
- 2 — As condições de aprovação do modelo são definidas em regulamentação complementar.

SECÇÃO II **Da importação**

Artigo 39.º

Importação de aeronaves

- 1 — A importação de aeronaves implica a prévia homologação do respectivo modelo pelo INAC.
- 2 — As condições de homologação são definidas em regulamentação complementar.
- 3 — Para os efeitos de comercialização, o vendedor é responsável pelo fornecimento de toda a documentação necessária à aprovação, operação e manutenção da aeronave.

CAPÍTULO V **Da responsabilidade**

Artigo 40.º

Responsabilidade por danos a terceiros

- 1 — Os proprietários dos ultraleves e os pilotos das aeronaves de voo livre abrangidos pelo presente diploma são responsáveis, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros pela aeronave, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.
- 2 — A responsabilidade estabelecida no número anterior, quando não haja culpa do proprietário ou piloto, tem por limite máximo o montante estabelecido na legislação em vigor para o sector da aviação civil.

Artigo 41.º

Seguros

- 1 — Os proprietários dos ultraleves e os pilotos das aeronaves de voo livre e dos paramotores abrangidos pelo presente diploma têm de possuir um contrato de seguro que garanta, nos termos da legislação em vigor para o sector da aviação civil, a responsabilidade civil pelos danos previstos no n.º 1 do artigo anterior e com um limite mínimo correspondente ao estabelecido no n.º 2 do mesmo artigo.
- 2 — A apólice do contrato de seguro deve estar a bordo da aeronave ultraleve e ser exibida sempre que solicitada pelas entidades fiscalizadoras.
- 3 — No caso dos pilotos de aeronaves de voo livre e de paramotores, a apólice deve ser exibida, sempre que solicitado expressamente pelas entidades fiscalizadoras, no prazo máximo de cinco dias após a data da acção de fiscalização.

CAPÍTULO VI **Da fiscalização e contra -ordenações**

Artigo 42.º

Fiscalização

São competentes para a fiscalização das actividades abrangidas pelo presente diploma as entidades seguintes:

- a) INAC;

- b) Organismo do Governo Regional da Madeira, na área dos aeródromos regionais cuja gestão lhe está cometida;
- c) Organismo do Governo Regional dos Açores, na área dos aeródromos regionais cuja gestão lhe está cometida;
- d) Força Aérea Portuguesa;
- e) Directores de aeródromos, órgãos das autarquias locais e responsáveis pelas entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infra-estruturas aeroportuárias, nas respectivas áreas de competência;
- f) Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública, órgãos da autoridade marítima e autoridades responsáveis pelos parques naturais;
- g) Outras entidades nas quais o INAC tenha delegado as competências previstas neste diploma, nos termos do artigo 8.º

Artigo 43.º

Participação e denúncia

- 1 — Sempre que qualquer das entidades referidas no artigo anterior tiver presenciado factos que constituam infracção ao disposto no presente diploma, deve participá-los por escrito ao INAC, no prazo máximo de oito dias úteis, com indicação dos factos, do local, dia e hora em que ocorreram, da identidade das pessoas envolvidas e, se possível, de testemunhas, até ao limite máximo de cinco por cada infracção, que possam depor sobre os mesmos factos.
- 2 — Quando haja testemunhas presenciais dos factos descritos, o participante pode tomar os seus depoimentos por escrito, os quais, depois de assinados, são anexados à participação.

Artigo 44.º

Apreensão cautelar

- 1 — O INAC, na qualidade de entidade competente para aplicar as coimas, pode, nos termos do artigo 28.º do Decreto -Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, que aprova o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, determinar a apreensão cautelar da aeronave quando esta não se encontra certificada, quando não for exibida a apólice de seguro obrigatório e ainda por razões de segurança devidamente fundamentadas, nomeadamente quando haja indícios de ter havido alterações estruturais da aeronave que ponham em risco a segurança de voo.
- 2 — No caso da apreensão referida no número anterior, pode o seu proprietário, ou quem o represente, ser designado fiel depositário da aeronave, com a obrigação de a não utilizar ou alienar, sob pena de crime de desobediência qualificada, conforme prevê o n.º 2 do artigo 28.º do regime das contra -ordenações aeronáuticas civis.
- 3 — A apreensão cessa logo que cessem os motivos que, nos termos do n.º 1, lhe deram origem.
- 4 — Todos os custos decorrentes das medidas adoptadas nos termos deste artigo correm por conta do proprietário da aeronave.

Artigo 45.º

Medidas cautelares

O INAC pode determinar, como medida cautelar, e por prazo não superior a seis meses, a suspensão de licenças ou qualificações de pilotagem ou da qualificação de instrutor, por razões de segurança de voo devidamente fundamentadas, nomeadamente quando sejam violadas as condições das operações das aeronaves previstas neste diploma e em regulamentação complementar.

Artigo 46.º

Contra -ordenações

- 1 — Constitui contra -ordenação aeronáutica civil muito grave:
 - a) A utilização de aeronaves de voo livre e ultraleves para fins diferentes dos que se encontram previstos no presente diploma;

- b) O exercício de actividades tituladas pelas licenças, qualificações e autorizações previstas no presente diploma, sob influência de quaisquer substâncias psicoactivas ou medicamentos que possam afectar a capacidade de exercê-las de forma segura e adequada;
- c) A operação de qualquer aeronave de voo livre que não cumpra os requisitos de homologação;
- d) A alteração, sem prévia autorização concedida pelo INAC da estrutura original da aeronave;
- e) A utilização da aeronave sempre que, por ocorrência accidental, insuficiência de apropriada manutenção ou outra causa, a operação da mesma tenha sido suspensa pelo INAC;
- f) A pilotagem de aeronaves de voo livre ou ultraleves por quem não seja titular de uma licença de pilotagem;
- g) A pilotagem em voo de instrução a solo de aeronaves de voo livre ou ultraleves por quem não seja considerado aluno, nos termos do presente diploma;
- h) A pilotagem em voo de instrução a solo de aeronaves de voo livre por quem, sendo considerado aluno, não se encontre, para o efeito, autorizado pelo instrutor;
- i) A pilotagem em voo de instrução a solo de aeronaves de voo livre e ultraleves por quem, sendo considerado aluno, não possua o cartão de aluno-piloto;
- j) O exercício das actividades previstas nos artigos 11.º e 14.º por pilotos de voo livre já licenciados ou candidatos à licença sem que demonstrem ter obtido prova da sua aptidão física e mental, nos termos do disposto no artigo 12.º -A;
- l) Ministrando instrução de conhecimentos teóricos e de voo para emissão de licenças de pilotos de aeronaves de voo livre e ultraleves, ou de qualificações inerentes a essas licenças, por organização não autorizada ou não registada no INAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 13.º e no n.º 1 do artigo 26.º;
- m) Ministrando instrução em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14.º e no n.º 1 do artigo 27.º;
- n) A condução de exames teóricos ou práticos e verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações, sem prévia autorização do INAC;
- o) A pilotagem de aeronaves de voo livre com outro ocupante, sem qualificação específica;
- p) A violação, por parte dos pilotos de aeronaves de voo livre, do tipo de voo visual diurno, imposto nos termos do n.º 1 do artigo 18.º;
- q) A falta de inscrição das aeronaves ultraleves no Registo Aeronáutico Nacional, em nome do respectivo proprietário;
- r) A alteração das características técnicas das aeronaves ultraleves, sem prévia autorização do INAC;
- s) Ministrando instrução prática sem estar habilitado com a devida licença ou qualificação nos termos do presente diploma, ou esta não ser de âmbito igual ou superior à que o formando pretende obter;
- t) Ministrando instrução teórica em violação do disposto no presente diploma;
- u) A violação das regras e condições aplicáveis à operação de aeronaves de voo livre e ultraleves no espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita;
- v) A violação das regras aplicáveis à circulação e operação de ultraleves no espaço aéreo, e das restrições operacionais e regras de voo estabelecidas no anexo do presente diploma, que dele faz parte integrante;
- x) A falta de apresentação ao INAC por parte do respectivo titular das licenças de pilotagem de ultraleves, para efeitos de verificação da manutenção das suas condições de validade, nos termos e no prazo previstos no n.º 1 do artigo 33.º;
- z) O fabrico nacional de aeronaves por organizações não autorizadas pelo INAC, nos termos do artigo 37.º;
 - aa) O fabrico nacional de aeronaves cujo projecto, modelo e seus componentes não sejam aprovados pelo INAC em conformidade com o disposto no artigo 38.º;

- ab)* A não celebração, por parte do proprietário de aeronaves ultraleves, aeronaves de voo livre e paramotores, de contrato de seguro de responsabilidade civil que cubra os danos causados a terceiros pela aeronave;
- ac)* A pilotagem de aeronaves de voo livre e de ultraleves sem seguro válido;
- ad)* A pilotagem de aeronaves de voo livre sem as qualificações necessárias, previstas no presente diploma;
- ae)* A prestação de falsas declarações ou a falsificação de documentos com vista à obtenção de licenças, qualificações, certificados, homologações e autorizações previstos neste diploma, bem como a introdução de alterações, rasuras ou aditamentos nestes últimos, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal a que houver lugar nos termos da lei;
- af)* A realização de exames teóricos e práticos por quem não possua autorização de examinador dada pelo INAC, nos termos do n.º 4 do artigo 14.º e das alíneas *b)* e *c)* do n.º 4 do artigo 27.º;
- ag)* A circulação de aeronaves ultraleves comunitárias e estrangeiras, no espaço aéreo português, em violação das condições previstas no n.º 1 do artigo 36.º -A;
- ah)* A utilização das licenças restritas, emitidas pelo INAC para os voos locais em áreas confinantes a aeródromos e pistas de ultraleves devidamente certificadas, para além dos limites impostos pelas mesmas.

2 — Constitui contra -ordenação aeronáutica civil grave:

- a)* A pilotagem de aeronaves de voo livre e ultraleves sem as respectivas licenças e qualificações válidas;
- b)* A operação de qualquer aeronave de voo livre que não prove o cumprimento dos requisitos de homologação quando solicitado pelas entidades competentes;
- c)* O não cumprimento dos requisitos de homologação das aeronaves de voo livre, demonstrado através do certificado de origem emitido pelo fabricante;
- d)* A falta de pedido de emissão de novo certificado aquando da mudança de proprietário;
- e)* A realização de operação de descolagem ou aterragem de ultraleves em pistas que não tenham sido aprovadas pelo INAC;
- f)* O transporte numa aeronave ultraleve de um ocupante sem que o piloto tenha efectuado, no mínimo, trinta horas de voo;
- g)* A importação de aeronaves sem que o respectivo modelo tenha sido previamente homologado pelo INAC, nos termos do n.º 1 do artigo 39.º;
- h)* A permanência de aeronaves ultraleves comunitárias e estrangeiras em território português por período superior a 90 dias sem autorização expressa do INAC, nos termos do n.º 2 do artigo 36.º -A ou em violação do disposto no n.º 7 da mencionada disposição legal.

3 — Constitui contra -ordenação aeronáutica civil leve:

- a)* O não cumprimento da obrigação de manter um registo fiável da sua experiência de voo por parte dos titulares de licenças de piloto de ultraleve e voo livre;
- b)* A violação do prazo de 10 dias úteis para requerimento de emissão de novo certificado de voo, em caso de mudança de proprietário;
- c)* A violação da obrigação de comunicar ao INAC, no prazo de cinco dias úteis, a ocorrência de acidente, insuficiência de adequada manutenção ou qualquer outra causa que determine o incumprimento dos requisitos técnicos aplicáveis às aeronaves ultraleves, nos termos do presente diploma;
- d)* A violação da obrigação de manter o certificado de voo e o diário de navegação a bordo da aeronave;
- e)* A violação, por parte das organizações de formação, da obrigação de conservar os registos individuais da formação ministrada por um prazo de cinco anos;
- f)* A violação do prazo de 15 dias, previsto no n.º 2 do artigo 34.º, para apresentação da licença ao INAC com vista à sua reemissão;

- g) A apresentação do requerimento ao INAC para permanência de aeronaves comunitárias e estrangeiras no território português, fora dos prazos previstos nos n.os 3 e 7 do artigo 36.º -A;
- h) A violação da obrigação de se manter a bordo da aeronave ultraleve a apólice do contrato de seguro e exibi-la às entidades fiscalizadoras, sempre que solicitado;
- i) A violação da obrigação de exibir no prazo de cinco dias úteis, sempre que solicitado pelas entidades fiscalizadoras, a apólice de seguro das aeronaves de voo livre;
- j) A operação de um ultraleve com o certificado de voo em mau estado de conservação por forma a tornar ilegível algum dos seus elementos;
- l) A operação de uma aeronave por um piloto com a licença de pilotagem em mau estado de conservação por forma a tornar ilegível algum dos seus elementos.

Artigo 47.º

Processamento das contra -ordenações

- 1 — Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio, instaurar e instruir os processos de contra -ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas e das sanções acessórias.
- 2 — Às contra -ordenações previstas no presente diploma aplica -se o regime das contra -ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.
- 3 — O montante das coimas cobradas pelo INAC em execução do presente decreto -lei reverte para este Instituto, para as entidades participantes previstas no artigo 42.º e para o Estado nas percentagens de 30 %, 10 % e 60 %, respectivamente.

Artigo 48.º

Sanções acessórias

- 1 — O INAC pode, de acordo com a secção II do capítulo II do Decreto -Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, com o artigo 21.º do regime geral das contra -ordenações, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto -Lei n.º 244/95, de 1 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, determinar a aplicação da sanção acessória de suspensão da licença de pilotagem, das respectivas qualificações ou da qualificação de instrutor, por um período não superior a dois anos, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra -ordenações previstas no n.º 1 do artigo 46.º
- 2 — A punição por contra -ordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

CAPÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Artigo 49.º

Taxas

São devidas taxas, de montantes a fixar por portaria do ministro responsável pelo sector da aviação civil:

- a) Pela autorização de organizações de formação;
- b) *(Revogada.)*
- c) Pela realização de exames teóricos e práticos previstos no presente diploma;
- d) *(Revogada.)*
- e) Pelas verificações anuais de aptidão física e mental dos pilotos de voo livre, previstas no artigo 12.º - A;
- f) Pela emissão, reemissão, renovação e revalidação das licenças de pilotagem e respectivas qualificações;
- g) Pela validação ou conversão das licenças de pilotagem e autorizações de organizações de formação estrangeiras;

- h) Pelo reconhecimento de acções de formação ministradas por organizações de formação autorizadas por outras autoridades aeronáuticas, para efeitos de licenciamento dos pilotos de voo livre e ultraleves;
- i) Pela inscrição dos ultraleves no Registo Aeronáutico Nacional;
- j) Pela emissão e revalidação do certificado de voo;
- l) Pela realização de provas de proficiência;
- m) Pela emissão de autorização de operação de aeronave ultraleve de matrícula estrangeira;
- n) Pela emissão de autorizações de organizações de fabrico nacional de aeronaves;
- o) Pela aprovação do modelo de aeronave;
- p) Pela homologação do modelo da aeronave;
- q) Pelo termo de abertura e autenticação da caderneta de voo individual de registo de experiência, diário de navegação e caderneta de motor.

Artigo 50.º

Regulamentação

Em cumprimento das remissões contidas no presente diploma para regulamentação complementar, é aprovado apenas um regulamento próprio do INAC para cada uma das categorias estabelecidas no n.º 1 do artigo 1.º do presente diploma.

Artigo 51.º

Disposições transitórias

- 1 — A validade dos certificados de voo das aeronaves ultraleves é regulada nos termos do disposto no artigo 70.º do regulamento aprovado pelo INAC que estabelece as regras de construção, certificação e operação de aeronaves ultraleves.
- 2 — *(Revogado.)*
- 3 — Todas as licenças de pilotagem de ultraleves válidas à data da publicação deste diploma são consideradas licenças PU, considerando -se também como válidas as actuais qualificações de instrutor e de radiotelefonia nelas averbadas.
- 4 — Todos os pilotos e instrutores com registo na Federação Portuguesa de Voo Livre à data da entrada em vigor do presente diploma consideram -se titulares de licenças válidas.
- 5 — *(Revogado.)*

Artigo 52.º

Norma revogatória

São revogados o Decreto -Lei n.º 71/90, de 2 de Março, e a Portaria n.º 45/94, de 14 de Janeiro.

ANEXO

Regras de voo visual

- 1 — À excepção dos voos VFR especiais, os voos VFR devem ser conduzidos de forma que a aeronave voe em condições de visibilidade e distância das nuvens iguais ou superiores às especificadas no quadro.
- 2 — Excepto quando obtenham uma autorização de um órgão de controlo de tráfego aéreo, os voos VFR não devem descolar ou aterrar num aeródromo dentro de uma zona de controlo, nem entrar na zona de tráfego ou no circuito de tráfego de um aeródromo:
 - a) Quando o tecto for inferior a 450 m (1500 pés), ou;
 - b) Quando a visibilidade no solo for inferior a 5 km.
- 3 — Os voos VFR entre o pôr e o nascer do Sol, ou outros períodos entre o pôr e o nascer do Sol, estabelecidos pela autoridade ATS competente, devem ser operados de acordo com as condições determinadas por essa autoridade.

- 4 — A menos que autorizados pela autoridade ATS competente, os voos VFR não devem ser operados:
- Acima de FL 200;
 - A velocidade transónica ou supersónica.
- 5 — Excepto quando necessário para a descolagem ou aterragem, ou excepto com a permissão da autoridade competente, um voo VFR não deve ser conduzido:
- Sobre as áreas congestionadas de cidades, vilas ou povoações, ou sobre um ajuntamento de pessoas ao ar livre, a uma altura inferior a 300 m (1000 pés) acima do obstáculo mais alto num raio de 600 m da aeronave;
 - Noutros locais, que não os especificados na alínea anterior, a uma altura inferior a 150 m (500 pés) acima do solo ou da água.
- 6 — Excepto quando indicado de outra forma nas autorizações do controlo de tráfego aéreo, ou especificado pela autoridade ATS competente, os voos VFR que voem em cruzeiro nivelado, quando operados acima de 900 m (3000 pés) do solo ou da água, ou de um plano superior especificado pela autoridade ATS apropriada, devem ser conduzidos num nível de voo apropriado ao caminho.
- 7 — Os voos VFR devem cumprir com as disposições do serviço de controlo de tráfego aéreo:
- Quando operados dentro de espaços aéreos de classes B, C e D;
 - Quando façam parte do tráfego de aeródromo, em aeródromos controlados; ou
 - Quando operados como voos VFR especiais.
- 8 — Um voo VFR que opere dentro de ou para áreas, ou ao longo de rotas designadas pela autoridade ATS competente, deve manter escuta permanente na frequência de rádio apropriada e relatar a sua posição conforme necessário para o órgão dos serviços de tráfego aéreo que assegure o serviço de informação de voo.
- 9 — O piloto de uma aeronave que opere em conformidade com as regras de voo visual e que pretenda passar a cumprir com as regras de voo por instrumentos deve:
- Se aquela tiver sido submetida um plano de voo, comunicar as alterações necessárias a efectuar no seu plano de voo em vigor; ou
 - Quando for obrigatória a sujeição da aeronave a um plano de voo, submeter ao órgão apropriado dos serviços de tráfego aéreo e obter uma autorização antes de prosseguir em IFR, quando estiver em espaço aéreo controlado.

QUADRO (*)

Classe de espaço aéreo.	B	C, D e E	F e G	
			Acima de 900 m (3 000 pés). AMSL ou acima de 300 m (1 000 pés) acima do terreno (conforme o que for mais elevado).	A e abaixo de 900 m (3 000 pés). AMSL ou 300 m (1 000 pés) acima do terreno (conforme o que for mais elevado).
Distância às nuvens	Fora das nuvens	1500 m na horizontal 300 m (1000 pés) na vertical	Fora das nuvens e à vista da superfície.	
Visibilidade em voo	8 km a e acima de 3050 m (10 000 pés) AMSL 5 km abaixo de 3050 m (10 000 pés) AMSL		5 km (**).	

(*) Quando a altitude de transição é inferior a 3050 m (10 000 pés) AMSL, deve ser usado o FL 100 em vez de 10 000 pés.

(**) Quando assim for determinado pela autoridade ATS apropriada:

a) Podem ser permitidas visibilidades de voo inferiores a 1500 m, para voos que operem:

i) A velocidade que, com a visibilidade existente, dê oportunidades adequadas para observar outro tráfego, ou quaisquer obstáculos, a tempo de evitar a colisão; ou

ii) Em circunstâncias em que a probabilidade de encontro com outro tráfego é normalmente baixa, por exemplo, em áreas de baixo volume de tráfego e para trabalho aéreo em níveis baixos;

b) Pode permitir-se aos helicópteros que operem com uma visibilidade de voo inferior a 1500 m, se forem manobrados a uma velocidade que propicie oportunidades adequadas para observar outro tráfego, ou quaisquer obstáculos a tempo de evitar a colisão.

Decreto-Lei n.º 318/99 de 11 de Agosto

Princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do estado português, sobre acidentes e incidentes aeronáuticos

Portugal, como Estado Contratante da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 (Convenção de Chicago), assumiu numerosas obrigações internacionais destinadas a garantir a segurança da navegação aérea.

Uma dessas obrigações é investigar os acidentes e incidentes aeronáuticos ocorridos no território nacional, com a finalidade exclusiva de os prevenir, devendo a investigação ser conduzida em conformidade com as normas e práticas recomendadas, estabelecidas no anexo n.º 13 à referida Convenção, cuja aplicação tornou obsoletas as disposições do capítulo VIII do regulamento de navegação aérea, aprovado pelo Decreto n.º 20 062, de 13 de Julho de 1931, sobre a matéria.

Embora seja mundialmente reconhecido o elevado nível de segurança alcançado na navegação aérea, nunca será de mais reforçá-lo, aperfeiçoando a eficácia do sistema, o que constitui o principal objectivo da Directiva do Conselho n.º 94/56/CE, de 21 de Novembro, que no presente diploma legal se visa transpor.

A citada directiva prevê que a investigação seja da responsabilidade de um organismo independente da autoridade reguladora da aviação civil, pelo que o presente diploma consagra a criação de um gabinete para o exercício de atribuições até agora cometidas, sucessivamente, à Direcção-Geral da Aviação Civil e ao Instituto Nacional de Aviação Civil.

Aproveita-se igualmente para regulamentar, pela primeira vez no direito interno, alguns aspectos da investigação técnica de acidentes e incidentes com aeronaves.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 86/98, de 18 de Dezembro, e nos termos das alíneas a) e b) 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 estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado Português, sobre acidentes e incidentes aeronáuticos e cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves.

Artigo 2.º **Definições**

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

Acidente, um acontecimento relacionado com a operação de uma aeronave ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado e no qual se verifique o seguinte:

1) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida, nas circunstâncias seguintes:

- a) Encontrar-se na aeronave;
- b) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado dessa aeronave;
- c) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação;

2) Uma aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural de que resulte:

- a) A alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, de comportamento ou de voo;
- b) A necessidade de uma reparação importante ou a substituição do componente afectado.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem ao motor, às suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, pontas das asas, antenas, pneus, travões, carenagens, pequenas amolgadelas ou furos no revestimento da aeronave;

3) Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;

Aeronave, qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;

Aeronave civil, qualquer aeronave que no momento do acidente ou incidente não esteja a ser usada em serviços militares, aduaneiros ou policiais;

Aeronave de Estado, as aeronaves usadas nos serviços militares, aduaneiros ou policiais;

«Aeronautical Information Publication - Portugal», adiante designada por AIP - Portugal, publicação de informação aeronáutica, estabelecida nos termos do anexo n.º 15 à Convenção;

Anexo n.º 13, o anexo n.º 13 à Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional, que estabelece as normas e práticas recomendadas a observar quando da ocorrência de acidente ou incidente com aeronave;

Autoridade aeronáutica nacional, o organismo da administração central que prossegue os objectivos do Estado em matéria de aviação civil, nomeadamente como responsável pela orientação da regulamentação e inspecção do conjunto das actividades desenvolvidas naquele âmbito, no espaço nacional e no internacional confiado à jurisdição portuguesa;

Causas, quaisquer acções, omissões, acontecimentos e condições que, isolada ou conjugadamente, provoquem um acidente ou um incidente;

Consultor técnico, uma pessoa, com qualificações adequadas, nomeada por um Estado para coadjuvar o investigador responsável ou o representante credenciado nomeado por esse Estado;

Convenção, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

Estado de fabrico, o Estado com jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;

Estado de ocorrência, o Estado em cujo território ocorra um acidente ou incidente;

Estado do operador, o Estado onde o operador tem a sua sede social ou, caso a não tenha, o Estado onde tiver a sua residência permanente;

Estado de projecto, o Estado que detenha a jurisdição sobre a organização responsável pelo projecto do tipo de aeronave;

Estado de matrícula, o Estado onde se encontra matriculada a aeronave;

Incidente, um acontecimento, que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da exploração;

Incidente grave, um incidente que envolva circunstâncias que indiquem ter estado iminente a ocorrência de um acidente, considerando como tais, designadamente, os constantes da listagem publicada na AIP - Portugal;

Investigação técnica, o processo conduzido tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes, constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação da ou das causas e, eventualmente, formulação de recomendações de segurança;

Investigador responsável, a pessoa, com qualificações adequadas, a quem incumbe a responsabilidade pela organização de uma investigação técnica, bem como pelo desenrolar e controlo da mesma;

Investigador técnico, a pessoa, com qualificações adequadas, nomeada para colaborar com o investigador responsável nas tarefas de investigação de acidentes e incidentes;

Investigador judiciário, a pessoa a quem incumbe, por força da lei, a responsabilidade pela investigação judiciária;

Lesão grave, qualquer lesão sofrida por uma pessoa durante um acidente, de que resulte o seguinte:

1) A sua hospitalização por um período superior a quarenta e oito horas, com início no prazo de sete dias a contar da data do ferimento;

2) Fracturas ósseas, excepto fracturas simples de dedos ou do nariz;

3) Lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas;

4) A lesão de qualquer órgão interno;

5) Queimaduras de 2.º ou 3.º grau ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo;

6) A exposição comprovada a fontes de infecção ou radiações nocivas;

Lesão mortal, qualquer lesão sofrida por uma pessoa, durante um acidente, que, de modo necessário e directo, lhe provoque a morte imediatamente ou no prazo de 30 dias a contar da data desse acidente;

Operador, qualquer pessoa, organismo ou empresa que explore legalmente a aeronave ou, na sua ausência ou desconhecimento, o seu proprietário;

Recomendação de segurança, qualquer proposta do organismo responsável pela investigação dos acidentes ou incidentes, baseada em informações resultantes da investigação e feita com a intenção de prevenir acidentes e incidentes;

Registador de voo, qualquer tipo de registador instalado numa aeronave com a finalidade de facilitar a investigação de um acidente ou incidente;

Relatório preliminar, a comunicação utilizada para a rápida divulgação da informação obtida durante as etapas iniciais da investigação;

Reparação importante, reparação que envolva alteração apreciável no peso e centragem, na resistência estrutural, nas características operacionais, na fiabilidade ou outras características que afectem a navegabilidade da aeronave;

Representante credenciado, uma pessoa, com qualificações adequadas, nomeada por um Estado para participar na investigação conduzida por outro Estado.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1 - O presente diploma aplica-se aos acidentes e incidentes que ocorram com aeronaves civis tripuladas, no território nacional ou no espaço aéreo sob jurisdição portuguesa.

2 - Aplica-se igualmente aos acidentes e incidentes que ocorram no exterior do território nacional com aeronaves matriculadas em Portugal ou exploradas por um operador sediado ou residente em território português, no caso de nenhuma investigação técnica ser desencadeada pelo Estado da ocorrência.

CAPÍTULO II

Organismo responsável pela investigação

Artigo 4.º

Organismo responsável

1 - É criado, sob tutela do membro do Governo responsável pela aviação civil, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, adiante designado por GPIAA.

2 - São objectivos do GPIAA a investigação de acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas e a participação nos programas e políticas de prevenção de acidentes e incidentes, no âmbito do presente diploma.

3 - No exercício das suas atribuições, o GPIAA funciona de modo independente em relação às autoridades aeronáuticas responsáveis pela navegabilidade, certificação, operações aéreas, manutenção, licenciamento, controlo de tráfego aéreo, exploração de aeroportos, bem como relativamente a qualquer outra entidade cujos interesses possam entrar em conflito com a missão que lhe é atribuída.

Artigo 5.º

Atribuições

São atribuições do GPIAA:

- a) Investigar os acidentes e incidentes com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição;
- b) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica;
- c) Participar na comissão consultiva do Sistema Nacional de Busca e Salvamento Aéreo;
- d) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes, em conformidade com o artigo 25.º da Convenção, o anexo n.º 13 à mesma Convenção e o presente diploma, e promover a sua divulgação;
- e) Participar nas actividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção aeronáutica;
- f) Fazer propostas para adequar a legislação às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes aos seus objectivos;
- g) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- h) Colaborar com os organismos de segurança dos operadores, dos serviços de tráfego aéreo e com associações profissionais nacionais, em matérias de prevenção;
- i) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- j) Delegar tarefas e solicitar a colaboração de entidades idóneas nos domínios da prevenção e investigação;
- l) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de segurança de voo;
- m) Promover a formação, em matéria de prevenção e investigação, de pessoal que utilize no âmbito das suas atribuições, quer lhe esteja ou não afecto.

Artigo 6.º

Composição e competências

- 1 - O GPIAA é composto por um director, um director-adjunto, um corpo técnico e um secretariado.
- 2 - Ao director compete:
 - a) Assegurar a prossecução dos objectivos e o bom funcionamento do Gabinete;
 - b) Representar o Gabinete;
 - c) Dirigir e coordenar os serviços do Gabinete, dispondo para tal das competências próprias de director-geral, nos termos da lei;
 - d) Nomear os investigadores responsáveis e as comissões de investigação;
 - e) Assegurar a elaboração dos relatórios de investigação, de acordo com os princípios estabelecidos na Convenção e na lei nacional.
- 3 - As competências referidas no n.º 2 são delegáveis no director-adjunto ou, consoante a sua natureza, em técnicos afectos ao Gabinete e no coordenador do secretariado.
- 4 - O director-adjunto substituirá o director nas suas ausências e impedimentos.
- 5 - Compete aos técnicos do GPIAA colaborar nas investigações para que sejam nomeados e executar todas as tarefas técnicas que lhes sejam afectadas, em prossecução dos objectivos e de acordo com as atribuições do GPIAA.
- 6 - Compete ao secretariado assegurar o apoio ao GPIAA, nomeadamente em matérias de expediente, tradução, arquivo, documentação, pessoal, contabilidade, património e economato.

Artigo 7.º

Pessoal

- 1 - O director é nomeado de entre indivíduos de reconhecido mérito e experiência na investigação de acidentes aeronáuticos, em regime de comissão de serviço por três anos, renováveis, sendo equiparado a director-geral para todos os efeitos legais.
- 2 - O director-adjunto é nomeado em regime de comissão de serviço por três anos, renováveis, sendo equiparado a subdirector-geral para todos os efeitos legais.
- 3 - O recrutamento dos técnicos é feito em regime de comissão de serviço, requisição ou destacamento de entre quadros do funcionalismo público e outros técnicos de reconhecido mérito, mantendo-se todos os direitos e regalias, incluindo o estatuto remuneratório, inerentes ao serviço ou empresa de origem.
- 4 - O secretariado é constituído por:
 - a) Um coordenador, equiparado a director de serviços, nomeado em comissão de serviço;
 - b) Funcionários das carreiras técnico-profissional ou administrativa, recrutados em regime de requisição ou destacamento, nos termos da lei geral.

Artigo 8.º

Regime financeiro

- 1 - O GPIAA é dotado de autonomia administrativa.
- 2 - O GPIAA fica autorizado a cobrar, nos termos da legislação aplicável, as taxas e outras receitas devidas pelos serviços prestados, bem como a ressarcir-se das despesas realizadas por conta de outrem, no âmbito das atribuições que lhe estão cometidas.
- 3 - As importâncias a que se refere o número anterior, bem como as cobradas por entidade terceira, designadamente pela NAV, E.P., em contrapartida de tarefas realizadas e serviços prestados pelo GPIAA, nos termos da legislação aplicável, e cujo valor tenha sido incorporado nos custos da navegação aérea para efeitos de cálculo das taxas de rota, constituirão receita própria do GPIAA, a incluir no Orçamento do Estado, consignadas a dotações de despesas com compensação em receita.
- 4 - As receitas próprias não aplicadas em cada ano transitarão para o ano seguinte e constituirão uma dotação destinada a financiar as despesas com eventuais acidentes ou incidentes que venham a ocorrer no exercício do ano económico seguinte.
- 5 - Por despacho do Ministro das Finanças, as verbas constantes da dotação prevista no número anterior podem ser afectadas, total ou parcialmente, a despesas de outra natureza.
- 6 - A cobrança das receitas e a respectiva escrituração e depósito são feitos nos termos do regime da tesouraria do Estado.
- 7 - O director do GPIAA é responsável pela prestação anual de contas e certificará os documentos de despesa.

Artigo 9.º

Contratação de serviços

O GPIAA pode contratar serviços no âmbito das suas competências e nos termos da lei vigente, bem como celebrar protocolos de colaboração com outras entidades que visem assegurar a investigação de acidentes e incidentes.

Artigo 10.º

Instalações

O GPIAA funciona em instalações do respectivo ministério, adequadas à especificidade do funcionamento do organismo.

CAPÍTULO III

Da investigação dos acidentes e incidentes

Artigo 11.º

Obrigatoriedade de realizar a investigação

1 - Qualquer acidente ou incidente grave abrangido pelo artigo 3.º deve ser objecto de uma investigação técnica.

2 - O GPIAA pode ainda investigar qualquer outro incidente quando considerar que da sua investigação podem ser recolhidos ensinamentos em matéria de segurança aérea.

3 - A investigação prevista nos n. os 1 e 2 não tem por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

4 - A realização total ou parcial da investigação técnica é delegável noutro Estado membro da União Europeia ou signatário da Convenção, com a aceitação deste.

5 - O GPIAA pode aceitar a delegação, por um outro Estado, da totalidade ou parte de uma investigação técnica da responsabilidade do referido Estado.

Artigo 12.º

Nomeação de investigadores

1 - Para a investigação de acidentes e incidentes, o director do GPIAA designa um investigador responsável pela investigação.

2 - O director do GPIAA poderá, se tal se tornar necessário, e por proposta do investigador responsável, designar investigadores técnicos, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.

3 - O investigador responsável, no exercício das suas funções, pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

4 - Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou em casos excepcionais em que a eficácia do inquérito o justifique, poderá o director do GPIAA nomear outro investigador responsável, em sua substituição.

Artigo 13.º

Acidentes que envolvem investigação militar

1 - Em casos de acidente ou incidente entre uma aeronave civil e uma aeronave de Estado, a cooperação entre os investigadores nomeados nos termos do artigo 12.º do presente diploma e a comissão de investigação militar é objecto de despacho conjunto dos ministros da tutela.

2 - Se ocorrer um acidente ou incidente que envolva uma aeronave civil em espaço aéreo sujeito a controlo militar ou em infra-estruturas militares, é constituída uma comissão de investigação mista conduzida pelo GPIAA, incorporando elementos do órgão militar competente.

3 - Em caso de acidente ou incidente que envolva uma aeronave de Estado em espaço aéreo sujeito a controlo civil ou em infra-estrutura civil, é constituída uma comissão de investigação mista conduzida pelo órgão militar competente, incorporando elementos designados pelo GPIAA.

Artigo 14.º

Competências do investigador responsável

1 - Ao investigador responsável compete:

- a) Determinar as acções necessárias à investigação técnica;
- b) Comunicar à autoridade judiciária competente a ocorrência do acidente;

- c) Assegurar que a investigação técnica é conduzida de acordo com as normas e práticas recomendadas pela Organização de Aviação Civil Internacional, adiante designada por OACI;
- d) Efectuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária em contrário;
- e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar directamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança do voo;
- f) Propor ao director do GPIAA a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;
- g) Requisitar à autoridade judiciária competente os relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como os exames e os resultados das colheitas de amostras, efectuadas nas pessoas envolvidas na operação da aeronave e nos corpos das vítimas;
- h) Mandar proceder a testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente, sendo a recusa qualificada como crime de desobediência qualificada nos termos da lei penal;
- i) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;
- j) Transmitir às autoridades judiciárias os elementos que lhe forem solicitados;
- l) Determinar aos serviços de controlo de tráfego aéreo a cativação, durante o período de tempo necessário à investigação, das gravações das comunicações e dos registos radar e requerer a sua transcrição;
- m) Solicitar ao Instituto de Meteorologia a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;
- n) Solicitar à autoridade aeronáutica nacional toda a informação de que esta disponha sobre infraestruturas, pessoal, material, operadores e procedimentos aeronáuticos com interesse para a investigação, incluindo os relativos a certificados e licenças, bem como qualquer informação aeronáutica relevante;
- o) Solicitar às autoridades judiciárias ou policiais, sem prejuízo da investigação judiciária, a conservação, custódia e vigilância do local e da aeronave, conteúdo e destroços, e a autorização para efectuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;
- p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, sob pena de desobediência, em caso de não comparência injustificada.

2 - As entidades mencionadas no número anterior deverão fornecer ao investigador responsável as informações referidas.

3 - Se o investigador responsável encontrar, no decurso da investigação técnica, indícios passíveis de infracção criminal, deve proceder à sua comunicação imediata.

Artigo 15.º

Direito de acesso

No exercício das suas competências, o investigador responsável tem acesso:

- a) Ao local do acidente ou incidente, bem como à aeronave, seu conteúdo ou destroços;
- b) A qualquer local com interesse para a investigação;
- c) Ao conteúdo dos registadores de voo ou de quaisquer outros registos, assim como à leitura e análise desses elementos;
- d) Aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuadas nas pessoas envolvidas na exploração da aeronave e nas vítimas;
- e) A quaisquer informações pertinentes na posse do proprietário, do operador ou do construtor da aeronave e das entidades responsáveis pela aviação civil, incluindo aeroportos e sistemas de apoio à navegação aérea.

Artigo 16.º

Colaboração de outras entidades

1 - O GPIAA poderá requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos da Administração Pública, empresas públicas ou privadas e Forças Armadas, para exercerem funções de investigador técnico, integrando ou assessorando a comissão de investigação nomeada nos termos do artigo 12.º

2 - No caso de especialistas pertencentes ao sector público, serão disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportarão os encargos com a respectiva remuneração, cabendo ao GPIAA os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

Artigo 17.º

Notificação do acidente ou incidente

1 - São de notificação obrigatória todos os acidentes e incidentes verificados no território ou no espaço aéreo sob a jurisdição de Portugal que ocorram com qualquer tipo de aeronave, seja qual for a sua matrícula ou marca de nacionalidade, compreendendo:

- a) Balões tripulados;
- b) Dirigíveis;
- c) Planadores sem ou com motor;
- d) Aviões;
- e) Helicópteros;
- f) Autogiros;
- g) Ultraleves sem ou com motor.

2 - A obrigação da notificação do acidente ou incidente compete às seguintes entidades:

- a) Piloto comandante da aeronave envolvida;
- b) Operadores e proprietários das aeronaves envolvidas;
- c) Director dos aeroportos, aeródromos e heliportos em cuja área ocorra o acidente ou incidente;
- d) Controladores de tráfego aéreo ou chefes de turno de órgãos de controlo de tráfego aéreo em cuja área ocorra o acidente ou incidente.

3 - A notificação de acidentes e incidentes graves deve ser feita ao GPIAA no prazo de seis horas após a sua ocorrência e os restantes no prazo de quarenta e oito horas.

4 - As autoridades policiais e militares devem notificar ao GPIAA os acidentes e incidentes cuja ocorrência tenham verificado ou que tenham ocorrido em espaço sob sua jurisdição.

5 - Os tripulantes ou, na sua indisponibilidade, o operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente devem elaborar de imediato relatório da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionados com o acidente ou incidente.

No caso de incapacitação física e ou mental, o tripulante deve fazer o seu depoimento logo que a sua condição física ou mental o permita.

6 - O GPIAA também deve ser informado, obrigatoriamente, no mais curto espaço de tempo, pelo operador, proprietário ou seu representante legal, de qualquer acidente ou incidente grave ocorrido no estrangeiro, com qualquer aeronave de matrícula portuguesa, ou explorada por operador sediado ou residente em Portugal.

7 - O director do GPIAA pode determinar, atentas as recomendações e práticas preconizadas pela OACI, a forma a utilizar para as notificações e relatórios referidos nos n.ºs 2, 5 e 6, devendo para o efeito publicitá-la através do AIP - Portugal e do Manual do Piloto Civil.

Artigo 18.º

Representantes credenciados

1 - Compete ao GPIAA a indigitação do representante credenciado à investigação do acidente ou incidente com aeronave de matrícula portuguesa, ocorrido no estrangeiro.

2 - A participação na investigação de um acidente ou incidente grave deve ser conduzida em conformidade com o disposto sobre esta matéria no anexo n.º 13.º

3 - No caso de ocorrência, em território nacional, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave matriculada em Portugal, o GPIAA deve notificar, se as circunstâncias do acidente ou incidente o justificarem, o Estado do fabricante.

4 - No caso de ocorrência, em território nacional, de um acidente ou incidente grave com uma aeronave matriculada noutro Estado, o GPIAA deve notificar, no mais curto espaço de tempo, o Estado de matrícula, o Estado do operador, o Estado do fabricante e a OACI, em conformidade com o anexo n.º 13.º

5 - Os Estados referidos no número anterior podem designar um representante credenciado para assistir à audição das testemunhas e para participar na peritagem dos destroços e noutras fases de investigação.

6 - Os Estados que designem representantes credenciados podem designar um ou mais consultores técnicos para prestarem assistência ao representante credenciado.

7 - Quando o Estado de matrícula ou o Estado do operador não designarem um representante credenciado, pode ser convidado o operador a participar na investigação, sujeito aos procedimentos da investigação técnica em vigor.

Artigo 19.º

Protecção da aeronave e do local do acidente

1 - É interdito a qualquer pessoa, sem prévia autorização do investigador responsável, modificar o estado do local onde tenha ocorrido um acidente, dele retirar seja o que for, bem como manipular ou deslocar a aeronave ou elementos seus, salvo por imposição de acções de salvamento ou segurança das populações.

2 - Compete às entidades policiais, Forças Armadas, directores dos aeroportos, aeródromos e heliportos assegurar que o local do acidente é mantido inalterável, sem prejuízo das acções de salvamento.

3 - O investigador responsável tem competência para decidir formas adicionais de protecção do local do acidente.

4 - As medidas tomadas pelas autoridades judiciárias não devem constituir impedimento à investigação técnica e quando tomadas pelo investigador responsável também não devem constituir impedimento à investigação criminal.

5 - A aeronave não pode ser removida do local do acidente sem autorização do investigador responsável, que determinará o local para onde a mesma deve ser deslocada para prosseguimento da investigação, salvo disposição em contrário da autoridade judiciária.

6 - A aeronave envolvida em acidente ou incidente grave não pode ser objecto de reparação ou de qualquer tipo de intervenção de manutenção, sem que tenha sido libertada pelo investigador responsável, nos termos do artigo 22.º

Artigo 20.º

Fornecimento de provas e informação

1 - Em caso de acidente ou incidente grave, os registadores de voo serão imediatamente disponibilizados ao investigador responsável, sem prejuízo da investigação judiciária.

2 - Qualquer entidade que disponha de informação ou de elementos de prova relevantes para a investigação deve preservá-los e fornecê-los ao investigador responsável, quando este os solicitar.

Artigo 21.º

Colaboração na investigação

1 - As autoridades judiciárias ou policiais e os investigadores técnicos devem actuar em colaboração mútua, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações e, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem, nomeadamente, providenciar para que sejam tomadas imediatamente, sem prejuízo das operações de salvamento, as seguintes medidas:

- a) Isolamento e guarda do local do acidente;
- b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;
- c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objectivos da investigação técnica;
- d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos destroços da aeronave e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

2 - Compete aos investigadores técnicos a prática dos actos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

3 - Os investigadores técnicos devem comunicar aos investigadores judiciários as partes ou componentes da aeronave que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efectuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

4 - A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas técnicas do acidente, realizadas nos termos do n.º 2, devem ser comunicadas à autoridade judiciária.

5 - Os investigadores técnicos prestarão às autoridades judiciárias a coadjuvação necessária no âmbito das suas funções.

Artigo 22.º

Libertação da aeronave

Ao investigador responsável compete decidir a libertação da aeronave, destroços ou componentes, quando já não se tornem necessários à investigação, após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 23.º

Depoimentos

1 - O depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente com aeronaves, no âmbito da investigação técnica, é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objectivos da referida investigação.

2 - Os depoimentos gravados poderão ser utilizados quando não for possível produzir um depoimento escrito.

3 - São obrigatórios os depoimentos de todas as pessoas intervenientes na segurança de voo.

Artigo 24.º

Divulgação de informação

1 - O GPIAA não pode divulgar os documentos constantes do processo de investigação técnica, salvo à autoridade judiciária competente, a seu pedido.

2 - Os referidos documentos constarão do relatório final somente quando forem necessários à análise do acidente ou incidente. As partes dos documentos que não forem relevantes para a análise não serão divulgadas.

3 - O investigador responsável, os investigadores técnicos, em especial, e de um modo geral todo o pessoal do GPIAA estão, em caso de existência de processo penal paralelo, sujeito ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com a autoridade judiciária, sem prejuízo de se poderem incluir tais factos nos relatórios que tiverem de elaborar e de poderem divulgar esses relatórios.

4 - O segredo de justiça referido no número anterior cessa nas fases processuais previstas no Código de Processo Penal.

5 - Aos acidentes e incidentes de aviação sujeitos a investigação técnica aplica-se o disposto no n.º 4 do artigo 86.º do Código de Processo Penal, bem como o disposto quanto a passagem de certidões previstas no n.º 7 do mesmo artigo e Código.

Artigo 25.º

Relatórios preliminar e intermédio

1 - O investigador responsável deve preparar um relatório preliminar, de acordo com as normas e recomendações do anexo n.º 13.º

2 - O GPIAA deve enviar o relatório preliminar, no prazo de 30 dias após a data do acidente, às autoridades e organizações previstas no anexo n.º 13 e a outras entidades que entenda útil.

3 - Se no decurso da investigação forem detectadas situações em que se torne urgente implementar medidas de prevenção de futuros acidentes, o investigador responsável deve elaborar um relatório intermédio contendo as pertinentes recomendações de prevenção.

4 - Ao GPIAA compete proceder à divulgação imediata do relatório intermédio às autoridades interessadas.

Artigo 26.º

Relatório final

1 - Compete ao investigador responsável elaborar o relatório final, em conformidade com as práticas e normas contidas no anexo n.º 13 e no Manual of Accident Investigation da OACI, o qual revestirá forma apropriada ao tipo e gravidade do acidente ou incidente.

2 - O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente.

3 - Compete ao director do GPIAA homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo de que depende e, posteriormente, promover o seu envio para as autoridades previstas no anexo n.º 13 e para a Comissão Europeia, bem como, tratando-se de incidente, a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança.

4 - O GPIAA deve publicar o relatório final, logo após o termo de todas as diligências necessárias à investigação, se possível no prazo de 12 meses a contar da data do acidente.

Artigo 27.º

Recomendações de segurança

1 - As recomendações de segurança devem ser comunicadas à Comissão Europeia e a todos os interessados que possam delas beneficiar em matéria de segurança.

2 - Uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativamente a um acidente ou incidente.

3 - As entidades nacionais a quem se dirigem as recomendações propostas no relatório final informarão o GPIAA das acções tomadas.

Artigo 28.º

Reabertura da investigação

No caso de surgirem factos novos ou indícios relevantes durante o período de 10 anos, decorridos após a homologação do relatório final, o GPIAA deve reabrir a investigação.

Artigo 29.º

Preservação da documentação

O GPIAA conservará a documentação respeitante à investigação técnica pelo prazo de 10 anos, contados a partir da data de homologação do relatório final, ou, se houver reabertura da investigação, a partir da data de homologação do relatório decorrente da reabertura.

Artigo 30.º

Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas

1 - Os custos originados com as peritagens técnicas que se tornarem necessárias no âmbito do inquérito são da responsabilidade do operador.

2 - Quando o GPIAA, por razões de andamento do inquérito, tiver de assumir o pagamento de custos referidos no número anterior, será reembolsado pelo operador das quantias pagas.

3 - O operador é notificado pelo GPIAA para efectuar o reembolso previsto no número anterior, no prazo de 90 dias a contar da data da notificação.

CAPÍTULO IV

Regime sancionatório

Artigo 31.º

Coimas por falta de reembolso

O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo 30.º, ainda que por negligência, constitui contra-ordenação punível com coima, graduável entre a décima parte e metade da quantia do reembolso em falta, mas nunca inferior a 50 000\$00 nem superior a 750 000\$00 quando se tratar de pessoa singular e nunca inferior a 100 000\$00 nem superior a 9 000 000\$00 se se tratar de pessoa colectiva.

Artigo 32.º

Coimas

1 - A violação das disposições dos n.os 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 17.º, por parte do piloto comandante, do proprietário ou do operador da aeronave envolvida em acidente ou incidente, e das disposições dos artigos 19.º, n. os 4 e 5, 20.º e 23.º, n.º 3, constitui contra-ordenação punível com coima de 200 000\$00 a 750 000\$00, quando se aplicar a pessoa singular, e de 500 000\$00 a 3 000 000\$00, quando se aplicar a pessoa colectiva.

2 - Quando se tratar de incidente não grave, os limites referidos no número anterior são reduzidos para metade.

3 - A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 33.º

Sanções acessórias

Nos casos de acidentes e incidentes graves, puníveis com as coimas previstas no n.º 1 do artigo anterior, podem ser aplicadas as sanções acessórias seguintes:

a) Suspensão dos títulos emitidos pela autoridade aeronáutica nacional que permitam aos autores das contra-ordenações exercer a sua profissão ou actividades aeronáuticas, ou a pilotagem de aeronave particular;

b) Suspensão dos certificados de navegabilidade das aeronaves nacionais de que sejam proprietários ou operadores os autores das contra-ordenações;

c) Interdição, em Portugal, dos voos efectuados por operadores estrangeiros ou proprietários de aeronaves de matrícula estrangeira que sejam os autores das contra-ordenações.

Artigo 34.º

Competência

1 - O processamento das contra-ordenações e a aplicação das coimas competem ao director do GPIAA.

2 - As receitas provenientes das coimas revertem em 40% para o GPIAA e o restante para o Estado.

3 - A aplicação das sanções acessórias é da competência da autoridade aeronáutica nacional, sob proposta do director do GPIAA.

4 - Para todos os efeitos legais, incluindo o recurso das decisões tomadas ao abrigo dos n. os 1 e 3, é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 35.º

Disposições transitórias

1 - São transferidos para o património do GPIAA os equipamentos, os bens móveis, arquivos e outros suportes de informação do Instituto Nacional de Aviação Civil afectos à investigação de acidentes.

2 - Até à instalação do GPIAA, continuará a funcionar o Gabinete de Prevenção e Segurança Aeronáutica, a que se refere o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 121/94, de 14 de Maio, nos termos previstos no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio.

3 - A instalação do GPIAA torna-se efectiva 60 dias após a data da nomeação do respectivo director.

Artigo 36.º

Disposições finais

1 - É revogado o capítulo VIII do regulamento anexo ao Decreto n.º 20 062, de 13 de Julho de 1931.

2 - Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, é revogado o n.º 1 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Maio de 1999. - António Manuel de Oliveira Guterres - Jaime José Matos da Gama - António Luciano Pacheco de Sousa Franco - Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho - Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho - João Cardona Gomes Cravinho - José Eduardo Vera Cruz Jardim.

Promulgado em 26 de Julho de 1999.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 28 de Julho de 1999.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

Nep 3.47 de 20set02 - Acidentes com aeronaves

Em Anexo