



ASSUNTO: CONDIÇÕES DE CONSTRUÇÃO, CERTIFICAÇÃO AMPLIAÇÃO OU MODIFICAÇÃO E EXPLORAÇÃO DOS AERÓDROMOS CIVIS NACIONAIS.

DATA: 10 /03/2017

O desenvolvimento da aviação civil nos últimos anos determina a proliferação no país das mais diversas infra-estruturas aeroportuárias, construídas e operadas, pelo que o ordenamento jurídico nacional deve dotar dos adequados meios regulamentadores e disciplinadores.

Impõe-se, assim, criar um quadro normativo que, contribuindo para um harmonioso desenvolvimento nacional e regional, discipline a construção, ampliação ou modificação e a certificação e exploração das infra-estruturas aeroportuárias, com vista à segurança das operações aéreas e à protecção de pessoas e bens à superfície.

Procede-se também à classificação das mencionadas infra-estruturas, em função de requisitos de natureza operacional, administrativa, segurança e facilitação, atentas as normas e recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a regulamentação nacional ou regional relativa à livre circulação de pessoas e bens.

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

A presente Directiva vem, assim, preencher uma lacuna existente no nosso ordenamento jurídico e inscreve-se no propósito mais vasto de ampla revisão dos institutos básicos no domínio do direito aéreo nacional.

Assim sendo, ao abrigo do artigo 4º, 5º e 7º do Decreto n.º 44/1998, de 30 de Dezembro, e no disposto no nº 3 do anexo ao Decreto n.º 38/2011, de 16 de Novembro, que estabelece as atribuições e competências da autoridade nacional de aviação civil, com respeito a elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos da Autoridade de Aviação civil e os seus apêndices e anexos, o Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), aprova a seguinte Directiva:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1º

Objecto e âmbito de aplicação

1 — A presente Directiva fixa as condições de construção, certificação, ampliação ou modificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas.

2 — A presente Directiva procede ainda à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

3 — Excluem-se do âmbito de aplicação desta Directiva:

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 exclusivamente por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de protecção civil.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos da presente directiva, 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 na presente directiva;
- 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;
- k) «Aviação geral» toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou de trabalho aéreo;
- l) «Briefing» a reunião em que são fornecidas instruções ou informação preparatória para o planeamento ou execução de uma operação;
- m) «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;
- n) «Convenção de Chicago» a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em 7 de Dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Santomense em 28 de Fevereiro de 1977;
- o) «Escala» qualquer operação de aterragem, permanência e descolagem de uma aeronave entre a origem e o destino final de um voo;
- p) «Facilitação» o conjunto de medidas e procedimentos 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;
- q) «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;
- r) «Heliporto de superfície» o heliporto situado no solo ou na água;
- s) «Heliporto elevado» o heliporto situado sobre uma estrutura artificial mais alta que o solo;

- t) «Informação meteorológica de terminal aéreo» o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código, cujo conteúdo consiste na previsão das condições meteorológicas que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança para um determinado período de tempo;
- u) «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;
- v) «Lado ar» a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado;
- x) «Lado terra» todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar;
- z) «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;
- aa) «Operador de aeródromo» o titular do certificado de aeródromo;
- ab) «Pista» a aérea rectangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;
- ac) «Relatório meteorológico» o comunicado meteorológico de rotina, redigido em linguagem clara e abreviada, nos termos do documento ICAO nº 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;
- ad) «Relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica» o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM nº 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;
- ae) «Segurança (security)» a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- af) «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;
- ag) «Self-briefing» a obtenção pelo próprio da informação necessária para preparar o planeamento ou a execução de uma operação;
- ah) «Sistema de gestão de segurança» o sistema de gestão destinado a garantir o controlo da segurança operacional de um determinado aeródromo;

ai) «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;

aj) «Transporte aéreo» a operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efectuada mediante qualquer tipo de remuneração;

ak) «Voo internacional» a ligação aérea efectuada entre o território nacional e qualquer outro Estado;

Artigo 3º

Abreviaturas

Para efeitos da presente directiva, 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 auxiliar de informação de tráfego de aeródromo;
- f) «ATIS» a Air Traffic Information Services;
- g) «ATS» a Air Traffic Services;
- h) «ATZ» (Aerodrome Traffic Zone) a zona de tráfego de aeródromo;
- i) «CIA» a circular de informação aeronáutica;
- j) «CTR» (Control Zone) a zona de controlo;
- k) «FIR» (Flight Information Region) região de informação de voo;
- l) «INAC» o Instituto Nacional de Aviação Civil;
- m) «METAR» (Meteorological Aviation Report) o relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica;
- n) «MET report» (Meteorological Report) o relatório meteorológico;
- o) «MPC» o Manual do Piloto Civil;
- p) «NOTAM» (Notice to Air Man) o aviso à navegação aérea;
- k) «PIB» (Pre-flight Information Bulletin) o boletim de informação antes do voo;
- r) «SIO» o Sistema Integrado de Observação;

- s) «TAF» (Terminal Aerodrome Forecast) a informação meteorológica de terminal aéreo;
- t) «VOLMET» (Volume Meteorological) a informação meteorológica para aeronaves em voo;
- u) «WGS 84» (World Geodetic System) o sistema geodésico mundial.

CAPÍTULO II

Construção e certificação de aeródromos

SECÇÃO I Construção, ampliação ou modificação

Artigo 4º

Condições de viabilidade

1 — A construção, ampliação ou modificação de aeródromos abrangidos pela presente directiva carece de parecer prévio do INAC, devendo satisfazer as seguintes condições:

a) As pistas para aviões apenas podem ser construídas, ampliadas ou modificadas em locais onde não existam 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) Os heliportos de superfície apenas podem ser construídos, ampliados ou modificados em locais onde não existam estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias, num raio de 300 m a contar do seu centro;

c) As plataformas de estacionamento ou caminhos de circulação para acesso das aeronaves à pista ou heliporto devem distar mais de 150 m, 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 regulamentarmente ou legislação em vigor no que concerne a ruídos;

e) A localização e operacionalidade sejam compatíveis com a utilização civil ou militar do espaço aéreo;

f) Os projectos não contrariem a demais legislação em vigor ou regulamentação complementar, bem como o disposto nos anexos nº 3 e 14 à Convenção Internacional de Aviação Civil.

Artigo 5º

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 distrital, ou, no caso de a sua implantação incidir sobre mais de um distrito, declaração das respectivas câmaras distritais, 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 distritais 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.

7 — Da decisão do INAC cabe recurso tutelar para o membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil.

Artigo 6º

Projecto de execução

1 — O projecto de execução da construção, ampliação ou modificação de um aeródromo carece da aprovação do INAC.

2 — A aprovação do INAC prevista no número anterior consiste na verificação da conformidade do projecto de execução com os requisitos estabelecidos no anexo n.º 14 à Convenção de Chicago, no Regulamento nacional aplicável (RACSTP), no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e ainda com os requisitos previstos em regulamentação complementar.

3 — O projecto de execução submetido ao INAC deve ser elaborado com um grau de pormenor que permita demonstrar que estão reunidos todos os requisitos referidos no número anterior.

4 — A aprovação prevista no presente artigo deve ser decidida no prazo de 90 dias úteis a contar da data da entrega do projecto, devidamente instruído.

SECÇÃO II

Certificação

Artigo 7º

Requerimento

1 — O requerimento para efeitos de certificação de um aeródromo deve ser acompanhado do respectivo manual do aeródromo e demais elementos previstos no regulamento da aviação civil (RACSTP 14), e/ou 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 8º

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 planta 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 livres 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.

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 9º

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 da presente directiva 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 as características físicas, superfícies limitativas de obstáculos, ajudas visuais, instalações, serviços e equipamentos estão de acordo com as normas e práticas recomendadas no anexo nº 3, quando aplicável, bem como no anexo nº14, 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, 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 10º

Certificado de aeródromo

1 — Nenhum aeródromo pode estar aberto ao tráfego aéreo sem estar certificado, sem prejuízo ao artigo 36º nos termos da presente directiva.

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 nº 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 constante 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.

Artigo 11º

Validade, revalidação, renovação e cancelamento do certificado

1 — O certificado de aeródromo é válido pelo prazo estipulado pelo regulamento de aviação civil em vigor, salvo o disposto no nº 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 na presente directiva.

5 — O certificado de aeródromo pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

Artigo 12º

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.

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 13º

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 da presente directiva.

2 — A manutenção da classificação prevista no número anterior depende da verificação permanente dos requisitos previstos na presente directiva para cada uma das mencionadas classes.

3 — A classificação prevista no nº1 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 14º

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 o previsto no anexo nº 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;

b) Existência de meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado;

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) Interdição de utilização em operações nocturnas.

4 — Incluem-se na classe prevista no presente artigo todos os aeródromos de uso privado.

Artigo 15º

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 dos 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 o previsto no anexo nº 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 meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado;

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 entidade 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 25º;

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 Regulamento próprio de segurança aeroportuária.

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 requisitos e procedimentos previstos no nº 3 podem ser objecto de derrogação nos termos do Regulamento próprio de segurança aeroportuária.

6 — 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.

7 — A derrogação é concedida pelo conselho directivo do INAC, no âmbito do procedimento de certificação do aeródromo, nas condições que vierem a ser determinadas.

Artigo 16º

Aeródromos de classe III

1 — A classificação dos aeródromos em classe III depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:

a) Existência de uma ATZ, (Aerodrome Traffic Zone) 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;

e) Existência de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos no anexo nº 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 meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado;

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 25º;

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 Regulamento próprio de segurança aeroportuária.

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.

Artigo 17º

Aeródromos de classe IV

1 — A classificação dos aeródromos em classe IV depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:

a) Existência de CTR, (Control Zone) 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 do anexo nº 14 à Convenção de Chicago;

e) Existência de serviços de emergência próprios e permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos no anexo nº 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 meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado;

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 III devem ainda obedecer aos requisitos de segurança previstos no Regulamento próprio de segurança aeroportuária.

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 próprio, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo internacional.

Artigo 18º

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 nº 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 19º

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 a presente directiva;

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 entidade 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 da presente directiva;

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 assegurar a eficácia 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 20º

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 21º

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 22º

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 deverá remeter à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o plano operacional de trabalhos para o efeito de apreciação.

3 — O plano referido no nº 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;
- l) Quaisquer outros elementos que o operador considere relevantes para o plano.

Artigo 23º

Inspecções extraordinárias

1 — Sem prejuízo das inspecções referidas no nº 2 do artigo 20º 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 24º

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 25º

Director do aeródromo

1 — Todos os aeródromos devem ter um director, nos termos da presente directiva, 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.

9 — A violação dos deveres do director do aeródromo previstos no nº 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 nº 2 do artigo 14.

Artigo 26º

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 o 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 no nº 4 e 5 aplica-se o disposto no artigo 38º do Decreto-Lei nº 15/2011, de 23 de Maio, 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 27º

Derrogações permanentes

1 — O INAC pode isentar um operador de aeródromo do cumprimento de alguns dos requisitos previstos na presente directiva, 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 nº 1 deixarem de subsistir, o INAC pode proceder ao seu levantamento.

Artigo 28º

Derrogações temporárias

1 — O INAC pode isentar temporariamente o operador do aeródromo do cumprimento dos requisitos e dos condicionalismos previstos na presente directiva 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 nº 1 é concedida nas condições mencionadas no nº 2 do artigo anterior.

Artigo 29º

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 30º

Utilização excepcional de locais não certificados

1 — A utilização pontual por aeronaves de locais não certificados nos termos da presente directiva 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 300m 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 no nº 1 e 2 é da responsabilidade do operador da aeronave e do seu piloto comandante.

4 — Excluem-se do disposto no nº 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 31º

Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das normas constantes da presente directiva compete ao INAC e às entidades previstas no nº1 do artigo 25º do Decreto-Lei nº15/2011, de 23 de Maio.

Artigo 32º

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 nº 1 do artigo 10º;

b) A inexistência, nos aeródromos de classe I, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto no anexo nº 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea a) do nº 1 do artigo 14º;

c) A violação, nos aeródromos de classe I, dos condicionalismos previstos no nº 3 do artigo 14º;

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 nº 1 do artigo 15º;

e) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto no anexo nº 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea b) do nº 1 do artigo 15º;

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 nº 1 do artigo 15º;

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 nº 1 do artigo 15º;

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 nº 1 do artigo 15º;

i) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe II, que devem ter em conta no projecto ou na implantação de aeroportos, terminais de passageiros e de carga e demais edifícios com acesso directo ao lado ar, os requisitos essenciais no que se refere a:

I) Controlos de segurança efectuados aos passageiros, bagagem, correio e encomendas expressos, correio postal, provisões e outros fornecimentos de restauração da transportadora aérea;

II) Protecção e controlo do acesso ao lado ar, zonas restritas de segurança e outras zonas e instalações sensíveis do aeroporto;

III) Utilização eficaz dos equipamentos de segurança.

j) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de mecanismos de controlo dos acessos às zonas restritas de segurança e às restantes zonas do lado ar, que deve ser assegurado em permanência para impedir a entrada nessas zonas a pessoas não autorizadas e a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança ou na aeronave, e nos termos do nº3 do artigo 16º;

l) A transição, nos aeródromos de classe II, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem emitidos um cartão de livre-trânsito específico ao veículo, que deve ser nele afixado em local facilmente visível. O acesso de outros veículos que tenham de se deslocar ao lado ar só será autorizado depois de terem sido inspeccionados e de lhes ter sido concedido um cartão de livre-trânsito temporário. Os veículos em missão de emergência poderão ficar isentos do cumprimento destas disposições;

m) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de mecanismos de controlo de acesso em zonas de terminais acessíveis ao público que devem ser patrulhados e os passageiros e outras pessoas devem ser vigiados pelo pessoal de segurança. Mecanismos de controlo dos acessos às zonas públicas situadas nas imediações das zonas de movimentação de aeronaves (terraços panorâmicos, hotéis localizados em aeroportos e parques de estacionamento). Outras zonas públicas que exigem supervisão são, entre outras, as instalações que estão sempre localizadas no lado terra, incluindo áreas concessionadas e outras zonas públicas de estacionamento, terminais e estradas de acesso público, instalações de aluguer de automóveis,

zonas de estacionamento de táxis e transportes terrestres e todas as instalações hoteleiras localizadas no aeroporto;

n) A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe II, de métodos de rastreio de:

a) Todo o pessoal, incluindo tripulantes, e também os objectos transportados, que devem ser rastreados antes de lhe ser permitido o acesso às zonas restritas de segurança.

b) Os veículos e materiais serão inspeccionados no acesso ao lado ar ou a outras zonas restritas de segurança;

o) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe II, respeitante a:

a) As placas e outras áreas de estacionamento que devem ser adequadamente iluminadas e a iluminação existente deve iluminar, em particular, zonas vulneráveis do aeroporto;

b) A protecção das zonas técnicas e de manutenção que deve ser assegurada por meio de vedações, de agentes de segurança e de patrulhas, devendo o acesso a essas zonas ser controlado por meio de cartões de identificação aeroportuária e de livre-trânsitos para os veículos. As áreas circundantes do aeroporto e as instalações aeroportuárias, designadamente as fontes de alimentação eléctrica, subestações eléctricas, ajudas de navegação, torres de controlo, e demais edifícios utilizados pelos serviços de controlo de tráfego aéreo, bem como os depósitos de combustível e centros de comunicações, devem beneficiar de medidas de protecção equivalentes. Devem ainda ser adoptadas medidas especiais de combate aos actos de sabotagem dos depósitos de combustíveis e dos centros de comunicações;

c) As vedações e zonas limítrofes das zonas restritas de segurança, para além das zonas do lado ar exteriores ao limite dessas vedações, incluindo as que estão na imediata vizinhança das soleiras das pistas e dos caminhos de circulação, serão vigiadas por meio de patrulhas, de circuitos fechados de televisão e de outras medidas de vigilância. Serão implementados processos de interpelação rigorosos em relação a pessoas sem identificação aeroportuária visível e a pessoas que acedam a áreas para as quais não estão autorizadas;

d) O acesso ao lado ar e a zonas restritas de segurança, via escritórios do aeroporto arrendados, hangares de manutenção, instalações de carga e outros edifícios de instalações e de serviços, será restringido ao mínimo necessário;

p) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de uma zona de tráfego de aeródromo, conforme o disposto na alínea a) do nº1 do artigo 16º;

q) 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 nº 1 do artigo 16º;

r) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de uma estação meteorológica e de técnicos habilitados e certificados no domínio da meteorologia para operar conforme o disposto na alínea g) do nº1 do artigo 16º;

s) 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 no anexo nº 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea e) do nº1 do artigo 16º;

t) 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 nº 1 do artigo 16º;

u) 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 nº1 do artigo 16º;

v) 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 nº1 do artigo 16º;

x) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe III, que devem ter em conta no projecto ou na implantação de aeroportos, terminais de passageiros e de carga e demais edifícios com acesso directo ao lado ar, os requisitos essenciais no que se refere a:

I) Controlos de segurança efectuados aos passageiros, bagagem, correio e encomendas expressos, correio postal, provisões e outros fornecimentos de restauração da transportadora aérea;

II) Protecção e controlo do acesso ao lado ar, zonas restritas de segurança e outras zonas e instalações sensíveis do aeroporto;

III) Utilização eficaz dos equipamentos de segurança;

z) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de mecanismos de controlo dos acessos às zonas restritas de segurança e às restantes zonas do lado ar, que deve ser assegurado em permanência para impedir a entrada nessas zonas a pessoas não autorizadas e a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança ou na aeronave;

aa) A transição, nos aeródromos de classe III, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem emitido um cartão de livre-trânsito específico ao veículo, que deve ser nele afixado em local facilmente visível. O acesso de outros veículos que tenham de se deslocar ao lado ar só será autorizado depois de terem sido inspeccionados e de lhes ter sido concedido um cartão de livre-trânsito temporário. Os veículos em missão de emergência poderão ficar isentos do cumprimento destas disposições;

ab) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de mecanismos de controlo de acesso em zonas de terminais acessíveis ao público que devem ser patrulhados e os passageiros e outras pessoas devem ser vigiados pelo pessoal de segurança. Mecanismos de

controlo dos acessos às zonas públicas situadas nas imediações das zonas de movimentação de aeronaves (terraços panorâmicos, hotéis localizados em aeroportos e parques de estacionamento). Outras zonas públicas que exigem supervisão são, entre outras, as instalações que estão sempre localizadas no lado terra, incluindo áreas concessionadas e outras zonas públicas de estacionamento, terminais e estradas de acesso público, instalações de aluguer de automóveis, zonas de estacionamento de táxis e transportes terrestres e todas as instalações hoteleiras localizadas no aeroporto;

ac) A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe III, de métodos de rastreio de:

a) Todo o pessoal, incluindo tripulantes, e também os objectos transportados, que devem ser rastreados antes de lhe ser permitido o acesso às zonas restritas de segurança.

b) Os veículos e materiais serão inspeccionados no acesso ao lado ar ou a outras zonas restritas de segurança;

ad) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe III, respeitante a:

a) As placas e outras áreas de estacionamento que devem ser adequadamente iluminadas e a iluminação existente deve iluminar, em particular, zonas vulneráveis do aeroporto;

b) A protecção das zonas técnicas e de manutenção que deve ser assegurada por meio de vedações, de agentes de segurança e de patrulhas, devendo o acesso a essas zonas ser controlado por meio de cartões de identificação aeroportuária e de livre-trânsitos para os veículos. As áreas circundantes do aeroporto e as instalações aeroportuárias, designadamente as fontes de alimentação eléctrica, subestações eléctricas, ajudas de navegação, torres de controlo, e demais edifícios utilizados pelos serviços de controlo de tráfego aéreo, bem como os depósitos de combustível e centros de comunicações, devem beneficiar de medidas de protecção equivalentes. Devem ainda ser adoptadas medidas especiais de combate aos actos de sabotagem dos depósitos de combustíveis e dos centros de comunicações;

c) As vedações e zonas limítrofes das zonas restritas de segurança, para além das zonas do lado ar exteriores ao limite dessas vedações, incluindo as que estão na imediata vizinhança das soleiras das pistas e dos caminhos de circulação, serão vigiadas por meio de patrulhas, de circuitos fechados de televisão e de outras medidas de vigilância. Serão implementados processos de interpelação rigorosos em relação a pessoas sem identificação aeroportuária visível e a pessoas que acedam a áreas para as quais não estão autorizadas;

d) O acesso ao lado ar e a zonas restritas de segurança, via escritórios do aeroporto arrendados, hangares de manutenção, instalações de carga e outros edifícios de instalações e de serviços, será restringido ao mínimo necessário;

ae) 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 nº 4 do artigo 16º;

af) 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 nº4 do artigo 16º;

ag) 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 nº 1 do artigo 17º;

ah) 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 nº1 do artigo 17º;

ai) 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 nº1 do artigo 17º;

aj) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um centro de meteorologia com equipamentos e técnicos, devidamente habilitados e certificados pela entidade nacional competente, 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 nº1 do artigo 17º;

al) 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 no anexo nº 14 à Convenção de Chicago, conforme a alínea e) do nº1 do artigo 17º;

am) 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 nº 1 do artigo 17º;

an) 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 nº 1 do artigo 17º;

ao) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um sistema de gestão de segurança operacional, conforme a alínea h) do n.º1 do artigo 17º;

ap) 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 nº 1 do artigo 17º;

aq) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe IV, que devem ter em conta no projecto ou na implantação de aeroportos, terminais de passageiros e de carga e demais edifícios com acesso directo ao lado ar, os requisitos essenciais no que se refere a:

I) Controlos de segurança efectuados aos passageiros, bagagem, correio e encomendas expressos, correio postal, provisões e outros fornecimentos de restauração da transportadora aérea;

II) Protecção e controlo do acesso ao lado ar, zonas restritas de segurança e outras zonas e instalações sensíveis do aeroporto;

III) Utilização eficaz dos equipamentos de segurança;

ar) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de mecanismos de controlo dos acessos às zonas restritas de segurança e às restantes zonas do lado ar, que deve ser assegurado em permanência para impedir a entrada nessas zonas a pessoas não autorizadas e a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança ou na aeronave;

as) A transição, nos aeródromos de classe IV, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem emitido um cartão de livre-trânsito específico ao veículo, que deve ser nele afixado em local facilmente visível. O acesso de outros veículos que tenham de se deslocar ao lado ar só será autorizado depois de terem sido inspeccionados e de lhes ter sido concedido um cartão de livre-trânsito temporário. Os veículos em missão de emergência poderão ficar isentos do cumprimento destas disposições;

at) A inexistência, nos aeródromos de classe IV,, de mecanismos de controlo de acesso em zonas de terminais acessíveis ao público que devem ser patrulhados e os passageiros e outras pessoas devem ser vigiados pelo pessoal de segurança. Mecanismos de controlo dos acessos às zonas públicas situadas nas imediações das zonas de movimentação de aeronaves (terraços panorâmicos, hotéis localizados em aeroportos e parques de estacionamento). Outras zonas públicas que exigem supervisão são, entre outras, as instalações que estão sempre localizadas no lado terra, incluindo áreas concessionadas e outras zonas públicas de estacionamento, terminais e estradas de acesso público, instalações de aluguer de automóveis, zonas de estacionamento de táxis e transportes terrestres e todas as instalações hoteleiras localizadas no aeroporto;

au) A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe IV, de métodos de rastreio de:

a) Todo o pessoal, incluindo tripulantes, e também os objectos transportados, que devem ser rastreados antes de lhe ser permitido o acesso às zonas restritas de segurança.

b) Os veículos e materiais serão inspecionados no acesso ao lado ar ou a outras zonas restritas de segurança;

av) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe IV, respeitante a:

a) As placas e outras áreas de estacionamento que devem ser adequadamente iluminadas e a iluminação existente deve iluminar, em particular, zonas vulneráveis do aeroporto;

b) A protecção das zonas técnicas e de manutenção que deve ser assegurada por meio de vedações, de agentes de segurança e de patrulhas, devendo o acesso a essas zonas ser controlado por meio de cartões de identificação aeroportuária e de livre-trânsitos para os veículos. As áreas circundantes do aeroporto e as instalações aeroportuárias, designadamente as fontes de alimentação eléctrica, subestações eléctricas, ajudas de navegação, torres de controlo, e demais edifícios utilizados pelos serviços de controlo de tráfego aéreo, bem como os depósitos de combustível e centros de comunicações, devem beneficiar de medidas de protecção equivalentes. Devem ainda ser adoptadas medidas especiais de combate aos actos de sabotagem dos depósitos de combustíveis e dos centros de comunicações;

c) As vedações e zonas limítrofes das zonas restritas de segurança, para além das zonas do lado ar exteriores ao limite dessas vedações, incluindo as que estão na imediata vizinhança das soleiras das pistas e dos caminhos de circulação, serão vigiadas por meio de patrulhas, de circuitos fechados de televisão e de outras medidas de vigilância. Serão implementados processos de interpelação rigorosos em relação a pessoas sem identificação aeroportuária visível e a pessoas que acedam a áreas para as quais não estão autorizadas;

d) O acesso ao lado ar e a zonas restritas de segurança, via escritórios do aeroporto arrendados, hangares de manutenção, instalações de carga e outros edifícios de instalações e de serviços, será restringido ao mínimo necessário;

ax) 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 nº 4 do artigo 17º;

az) 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 nº4 do artigo 17º;

ba) 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 19º;

bb) 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 19º;

bc) A falta de comunicação ao AIS das comunicações obrigatórias nos termos e condições previstos no nº 1 do artigo 21º ;

bd) A falta de comunicação ao AIS e ao INAC no prazo e nas condições previstas no nº2 do artigo 21º, relativamente às alterações programadas em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo;

be) 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 nº 3 do artigo 21º;

bf) A não comunicação aos pilotos das circunstâncias previstas nas alíneas a) a d) do nº3 do artigo 21º , nas condições referidas no nº4 da mesma disposição legal;

bg) A inexistência de um plano operacional de trabalhos relativo a obras na área do aeródromo, em violação do disposto no artigo 22º ;

bh) O operador do aeródromo não proceder à inspecção da infra-estrutura nas situações previstas nas alíneas a) a c) do artigo 23º ;

bi) A inexistência, nos aeródromos de classes I a IV, de um director de aeródromo, nos termos do nº1 do artigo 25º , ou de um responsável de aeródromo, quando aplicável nos termos da alínea a) do nº2 do artigo 14º;

bj) A utilização de locais não certificados, sem conhecimento prévio do INAC, conforme previsto no nº1 do artigo 30º;

bl) A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas a), b) e e) do nº1 do artigo 30º.

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 6º;

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 nº4 do artigo 10º;

c) A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo válido, nos termos do nº1 do artigo 10º;

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 nº2 do artigo 12º;

e) A inexistência, nos aeródromos de classe I, de meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado, conforme o disposto na alínea b) do nº1 do artigo 14º;

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 nº1 do artigo 14º;

g) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado, conforme o disposto na alínea d) do nº1 do artigo 15º;

h) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de telefone ou de fax no aeródromo, conforme o disposto na alínea e) do nº1 do artigo 15º;

i) A má conservação da vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea f) do nº 1 do artigo 15º, na alínea m) do nº 1 do artigo 16.o e na alínea l) do nº1 do artigo 17º;

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 nº1 do artigo 16º;

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 nº1 do artigo 16º;

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 nº1 do artigo 16º;

n) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado, conforme o disposto na alínea m) do nº1 do artigo 16º;

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 nº 4 do artigo 16º;

p) A inexistência de um programa de manutenção do aeródromo, conforme o disposto na alínea d) do nº 4 do artigo 16º;

q) A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos do anexo nº14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea d) do nº1 do artigo 17º;

r) A inexistência de observações meteorológicas ou de sistemas de observação meteorológica de acordo com a classe dos aeródromos, nos termos do anexo nº3 à Convenção de Chicago;

s) A inexistência de um programa de manutenção do aeródromo, conforme o disposto na alínea i) do nº1 do artigo 17º;

t) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de meios que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado, conforme o disposto na alínea j) do nº1 do artigo 17º;

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 nº4 do artigo 17º;

v) A inexistência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão, nos termos do Regulamento próprio, conforme o disposto na alínea d) do nº 4 do artigo 17º;

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 19º;

z) A falta de implementação de um programa de formação, em violação do disposto na alínea d) do artigo 19º;

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 19º;

ab) 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 assegurar a eficácia das operações aeroportuárias, conforme o disposto na alínea h) do artigo 19º;

ac) 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 19º;

ad) A falta de auditorias regulares ao sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspeções às instalações e equipamentos do aeródromo, conforme o disposto no nº1 do artigo 20º;

ae) A inexistência de plano anual de auditorias e inspeções internas, conforme o disposto no nº 2 do artigo 20º;

af) A não submissão à aprovação do INAC do plano anual de auditorias e inspeções, conforme o disposto no nº2 do artigo 20º;

ag) A inexistência de relatórios das auditorias e inspeções internas, nos termos e em conformidade com o disposto no nº5 do artigo 20º;

ah) A inexistência de cópia dos relatórios de auditorias e inspeções internas, nos termos e para os efeitos do nº6 do artigo 20º;

ai) A não realização de auditorias e inspeções que demonstrem o cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores do aeródromo, conforme o disposto no nº7 do artigo 20º;

aj) 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 nº1 do artigo 22º;

al) A falta de colocação de avisos de perigo nas situações previstas no nº1 do artigo 24º;

am) A não solicitação da colocação dos avisos de perigo à entidade responsável, em violação do disposto no nº2 do artigo 24º;

an) A utilização de aeródromos militares por aeronaves civis sem autorização prévia do INAC e das autoridades militares, em violação do disposto no nº1 do artigo 29º;

ao) A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas c) e d) do nº1 do artigo 30º.

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 nº2 do artigo 12º;

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 nº 4 do artigo 15º;

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 nº2 dos artigos 14º e 15º;

d) A inexistência, nos aeródromos de classes III e IV, de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados conforme o disposto na alínea b) do nº2 dos artigos 16º e 17º;

e) A não submissão à aprovação pelo INAC do programa de formação, em violação do disposto na alínea d) do nº1 do artigo 19º;

f) A violação do prazo constante do nº2 do artigo 22º;

g) A violação do prazo previsto no nº 2 do artigo 30º.

Artigo 33º

Processamento das contra-ordenações

1 — Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei nº 44/98, de 30 de Dezembro, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas.

2 — Às contra-ordenações previstas na presente directiva aplica-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei 15/2011 de 23 de Maio.

Artigo 34º

Sanções acessórias

1 — Nos termos previstos no capítulo II e o artigo 17º do Decreto-Lei nº 15/2011, de 23 de Maio, 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), s), t), u), v), x), z), aa), ab), ac), ad), ae), ah), ai), aj), al), am), an), ao), ap), aq), ar), as), at), au), av), az), bb), bf), bg) e bh) do nº1 do artigo 32º, 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), ag) e o) do nº2 do artigo 32º, 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 21º do Decreto-Lei nº15/2011, de 23 de Maio.

Artigo 35º

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 da presente Directiva.

CAPÍTULO VI

Disposições finais e transitórias

Artigo 36º

Certificação de aeródromos existentes

1 — O disposto na presente Directiva também se aplica aos aeródromos e heliportos abertos ao tráfego à data da entrada em vigor do mesmo e constantes do AIP e outras publicações aeronáuticas, assim como aos respectivos projectos de ampliação ou modificação posteriores.

2 — Os aeródromos e heliportos previstos no número anterior consideram-se certificados para os efeitos da presente Directiva pelo período de três anos a contar da data da entrada em vigor do mesmo.

3 — Findo o prazo previsto no número anterior, devem os operadores dos aeródromos obter nova certificação junto do INAC, no âmbito da qual comprovem estarem cumpridos os requisitos de certificação constantes da presente Directiva.

Artigo 37º

Processos de certificação pendentes

1 — Os processos de certificação pendentes à data da entrada em vigor da presente Directiva são apreciados e decididos segundo os procedimentos de aprovação da presente Directiva e o especificado em regulamentação complementar.

Artigo 38º

Registo e cadastro dos aeródromos

1 — O INAC organiza e mantém actualizado um registo e cadastro de todos os aeródromos certificados e não certificados.

2 — O registo e cadastro referidos no número anterior são públicos.

Artigo 39º


Regulamentação

Em cumprimento das remissões contidas na presente Directiva para regulamentação complementar, será aprovado apenas um regulamento próprio do INAC.

Artigo 40º

Entrada em vigor

A presente Directiva entra em vigor no dia seguinte ao da data da sua publicação.

Aprovado por: Conselho da Administração do INAC	
Data	Presidente do Conselho de Administração do
<u>15/05/2017</u>	
	Eneias Graça Sousa Sardinha Santos