

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, ...
C

Projeto de

REGULAMENTO (UE) n.º .../... DA COMISSÃO

de [...]

que altera o Regulamento (UE) n.º .../... da Comissão que estabelece regras comuns para as disposições no domínio aéreo e operacional aplicáveis aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 2096/2005, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Projeto de

REGULAMENTO (UE) n.º .../... DA COMISSÃO

de [...]

que altera o Regulamento (UE) n.º .../... da Comissão que estabelece regras comuns para as disposições no domínio aéreo e operacional aplicáveis aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 2096/2005, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (doravante designado «Regulamento-Quadro») ⁽¹⁾, nomeadamente os artigos 5.º e 8.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (doravante designado «Regulamento relativo ao espaço aéreo») ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 4.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009 (doravante designado «Regulamento de Base»), nomeadamente os artigos 8.º e 8.º-B e o anexo V-b,

¹ JO L 300, 14.11.2009, p. 34.

² JO L 300, 14.11.2009, p. 34.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º .../... da Comissão é alterado do seguinte modo:

1. São aditadas as seguintes definições ao artigo 2.º:

«observação de aeronaves», a avaliação de um ou mais elementos meteorológicos efetuada a bordo de uma aeronave em voo;

«informação AIRMET», informação emitida por um serviço meteorológico, dando conta da ocorrência ou da possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos em rota que podem afetar a segurança e operação das aeronaves a níveis baixos, e não incluída na previsão para esses voos na região de informação de voo em questão ou subárea da mesma;

«*air-report* (AIREP)», um comunicado proveniente de uma aeronave em voo preparado em conformidade com os requisitos de posição, operacionais e/ou de informação meteorológica;

«instrução do controlo de tráfego aéreo», orientações emitidas pelo órgão de controlo do tráfego aéreo com o fim de solicitar a um piloto que execute uma ação específica;

«serviço automático de informação terminal (ATIS)», o fornecimento automático de informação atual e de rotina a aeronaves a chegar e a partir ao longo das 24 horas ou numa porção de tempo especificada:

- a) «serviço automático de informação terminal por ligação de dados (D-ATIS)», a prestação do ATIS através de ligações de dados;
- b) «serviço automático de informação terminal por voz (Voz-ATIS)», a prestação do ATIS através de difusão contínua e repetida por voz;

«limite da autorização», o ponto até ao qual é válida uma autorização do controlo de tráfego aéreo fornecida a uma aeronave;

«autorização a jusante», uma autorização fornecida a uma aeronave por uma unidade de controlo de tráfego aéreo que, no momento, não tem responsabilidade de controlo sobre a aeronave;

«nuvem com significado operacional», uma nuvem com a base abaixo dos 1 500 m (5 000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude mínima do setor (considera-se a que for mais elevada), ou cúmulos-nimbos ou torres de cúmulos com a base a qualquer altura;

«previsão», uma exposição sobre as condições meteorológicas previstas para uma determinada hora ou período e para uma determinada área ou porção do espaço aéreo;

«zona obrigatória de equipamento de rádio (RMZ)», um espaço aéreo de dimensões definidas no qual é obrigatório o transporte e a operação de equipamento de rádio;

«serviço de radionavegação», um serviço que fornece informações de orientação ou dados de posição com vista à operação eficiente e segura da aeronave, apoiado por um ou vários dispositivos de auxílio à radionavegação;

«alcance visual de pista (RVR)», a distância ao longo da qual, na linha central de uma pista, o piloto da aeronave pode ver as marcas de superfície da pista ou as luzes que a delimitam ou identificam a sua linha central;

«informação SIGMET», informação emitida por um serviço meteorológico sobre a ocorrência ou possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos em rota que poderão afetar a segurança da operação das aeronaves;

«aeronave perdida», uma aeronave que se desviou significativamente do caminho previsto ou que comunica estar perdida;

«aviso para evitar tráfego», um aviso fornecido por uma unidade dos serviços de tráfego aéreo, especificando manobras para ajudar o piloto a evitar uma colisão;

«informação de tráfego», a informação fornecida por uma unidade dos serviços de tráfego aéreo para alertar um piloto para a existência de tráfego aéreo conhecido ou observado que possa estar na sua proximidade ou rota prevista e para ajudar o piloto a evitar uma colisão;

«ponto de transferência de controlo», o ponto definido localizado ao longo da trajetória de voo de uma aeronave, no qual a responsabilidade pela prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo a uma aeronave se transfere de um órgão ou posição de controlo para outro órgão ou posição de controlo subsequente;

«nível de transição», o menor nível de voo disponível para utilização acima da altitude de transição;

«zona obrigatória de equipamento transponder (TMZ)», um espaço aéreo de dimensões definidas no qual é obrigatório o transporte e operação de transponders que indicam a altitude barométrica;

«aeronave não identificada», uma aeronave observada ou de que se tem conhecimento que opera numa determinada área, sem que a sua identificação se tenha verificado.»

2. No anexo do Regulamento UE n.º .../... da Comissão é inserida uma Parte B em conformidade com o anexo ao presente regulamento.

Artigo 2.º

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. Será aplicável a partir de [XX/XX/XX].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, [...]

Pela Comissão
[...]
O Presidente

ANEXO

Parte B — Requisitos relativos aos serviços de navegação aérea

Capítulo 1 — Serviços de tráfego aéreo

1.1 Generalidades

1.1.1 Objetivos dos serviços de tráfego aéreo

1.1.1.1 Os serviços de tráfego aéreo visam:

- a) prevenir colisões entre aeronaves;
- b) prevenir colisões na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos;
- c) manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo;
- d) prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- e) notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e de prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem.

1.2 Coordenação entre o operador da aeronave e os serviços de tráfego aéreo

1.1.2.1 As unidades dos serviços de tráfego aéreo, na prossecução dos seus objetivos, devem respeitar os requisitos dos operadores de aeronaves decorrentes das suas obrigações especificadas nas regras da União Europeia relativas às operações aéreas e, caso lhes seja solicitado pelos operadores de aeronaves, fornecer-lhes, ou aos seus representantes designados, as informações disponíveis que lhes permitam exercer as suas competências.

1.1.2.2 Quando tal for solicitado por um operador de aeronaves, as mensagens (incluindo os relatórios de posição) recebidas pelas unidades dos serviços de tráfego aéreo e relativas à operação da aeronave à qual esse operador de aeronaves presta um serviço de controlo operacional deverão, tanto quanto possível, ser facultadas ao operador de aeronaves, ou a um representante designado, em conformidade com os procedimentos localmente acordados.

1.1.3 Tempo nos serviços de tráfego aéreo

1.1.3.1 As torres de controlo dos aeródromos devem fornecer ao piloto a hora certa antes de a aeronave iniciar a rolagem, salvo se estiverem estabelecidas medidas para o piloto obter a hora certa através de outras fontes. As unidades dos serviços de tráfego aéreo devem ainda fornecer aos pilotos a hora certa sempre que estes a solicitarem. Os acertos horários devem ser fornecidos com referência aos trinta segundos mais próximos.

1.2 Classificação dos espaços aéreos

1.2.1 Os Estados-Membros devem, de acordo com as suas necessidades, designar o espaço aéreo em conformidade com a seguinte classificação do espaço aéreo e com o disposto no apêndice 4:

Classe A. Apenas são permitidos voos IFR (regras de voo por instrumento). Todos os voos dispõem de serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados entre si. São obrigatórias comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos. Todos os voos estão sujeitos a autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo.

Classe B. São permitidos voos IFR e VFR (regras de voo visual). Todos os voos dispõem de serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados entre si. São obrigatórias comunicações de

voz ar-solo contínuas para todos os voos. Todos os voos estão sujeitos a autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo.

Classe C. São permitidos voos IFR e VFR. Todos os voos dispõem de serviço de controlo de tráfego aéreo e os voos IFR são separados dos restantes voos IFR e dos voos VFR. Os voos VFR são separados dos voos IFR e recebem informações de tráfego acerca de outros voos VFR e, mediante pedido, avisos para evitar tráfego. São obrigatórias comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos. Para os voos VFR, aplica-se um limite da velocidade indicada de ar (IAS) de 250 nós abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) AMSL. Todos os voos estão sujeitos a autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo.

Classe D. São permitidos voos IFR e VFR e todos os voos dispõem de serviço de controlo de tráfego aéreo. Os voos IFR são separados dos outros voos IFR e recebem informações de tráfego acerca de outros voos VFR e, mediante pedido, avisos para evitar tráfego. Os voos VFR recebem informações de tráfego relativas a todos os outros voos e, mediante pedido, avisos para evitar tráfego. São obrigatórias comunicações de voz ar-solo contínuas para todos os voos e aplica-se um limite da velocidade indicada de ar (IAS) de 250 nós a todos os voos abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) AMSL. Todos os voos estão sujeitos a autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo.

Classe E. São permitidos voos IFR e VFR. Os voos IFR dispõem de serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados de outros voos IFR. Todos os voos recebem informações de tráfego, na medida do possível. São obrigatórias comunicações de voz ar-solo contínuas para os voos IFR. Aplica-se um limite da velocidade indicada de ar (IAS) de 250 nós a todos os voos abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) AMSL. Todos os voos IFR estão sujeitos a autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo. A classe E não deve ser utilizada para áreas de controlo.

Classe F. São permitidos voos IFR e VFR. Todos os voos IFR participantes recebem um serviço consultivo de tráfego aéreo e todos os voos recebem informações de tráfego, se o solicitarem. São obrigatórias comunicações de voz ar-solo contínuas para os voos IFR que participam no serviço consultivo e todos os voos IFR devem ser capazes de estabelecer comunicações de voz ar-solo. Aplica-se um limite da velocidade indicada de ar (IAS) de 250 nós a todos os voos abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) AMSL. Não é necessária autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo.

Classe G. São permitidos voos IFR e VFR, que recebem informação de tráfego se o solicitarem. Todos os voos IFR devem ser capazes de estabelecer comunicações de voz ar-solo. Aplica-se um limite da velocidade indicada de ar (IAS) de 250 nós a todos os voos abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) AMSL. Não é necessária autorização do órgão de controlo do tráfego aéreo.

1.2.2 A aplicação da Classe F deve ser considerada como medida temporária até que possa ser substituída por uma classificação alternativa.

1.3 Requisitos relativos a comunicações e transponders SSR (radar secundário de vigilância)

1.3.1 Zona obrigatória de equipamento de rádio (RMZ)

1.3.1.1 Os voos VFR que operam em secções de espaços aéreos das classes E, F ou G e os voos IFR que operam em secções de espaços aéreos das classes F ou G, designados como zonas obrigatórias de equipamento de rádio (RMZ) pela autoridade competente, devem manter a vigilância de comunicações de voz ar-solo contínuas e estabelecer comunicações bilaterais, se necessário, no canal de comunicações adequado, exceto se estiverem a cumprir disposições alternativas estabelecidas pela autoridade competente para esse espaço aéreo específico.

1.3.1.2 Antes de entrarem numa zona obrigatória de equipamento de rádio, os pilotos devem efetuar, no canal de comunicações adequado, uma chamada inicial que contenha os seguintes elementos:

designação da estação que está a ser contactada, sinal de chamada, tipo de aeronave, posição, nível, as intenções de voo e outras informações solicitadas pela autoridade competente.

1.3.2 Zona obrigatória de equipamento transponder (TMZ)

1.3.2.1 Todos os voos que operem num espaço aéreo designado como zona obrigatória de equipamento transponder (TMZ) pela autoridade competente devem transportar e operar transponders SSR capazes de operar nos Modos A e C ou no Modo S, exceto se estiverem a cumprir disposições alternativas estabelecidas pela autoridade competente para esse espaço aéreo específico.

1.3.3 Os espaços aéreos designados como zona obrigatória de equipamento de rádio e/ou zona obrigatória de equipamento transponder devem ser devidamente promulgados nas publicações de informação aeronáutica.

1.4 Serviço a aeronave em situação de emergência

1.4.1 As unidades dos serviços de tráfego aéreo devem prestar especial atenção a uma aeronave que se saiba ou suspeite encontrar-se em estado de emergência, incluindo quando sujeita a interferência ilícita, prestando-lhe assistência e atribuindo-lhe prioridade sobre as outras aeronaves, de acordo com o que as circunstâncias recomendam.

1.4.2 Verificada a existência ou suspeita de interferência ilícita com uma aeronave, as unidades dos serviços de tráfego aéreo devem atender de imediato os seus pedidos. As unidades dos serviços de tráfego aéreo devem continuar a transmitir informações pertinentes para a condução segura do voo e adotar as medidas necessárias para evitar demoras em todas as fases do voo, especialmente a aterragem segura da aeronave.

1.4.3 As unidades dos serviços de tráfego aéreo, ao verificarem a existência ou suspeitarem de interferência ilícita com uma aeronave devem, de acordo com os procedimentos localmente acordados, informar imediatamente a autoridade pertinente designada pelo Estado e trocar as informações necessárias com o operador da aeronave ou o seu representante designado.

1.5 Contingências em voo

1.5.1 Aeronave perdida ou não identificada

1.5.1.1 Logo que uma unidade dos serviços de tráfego aéreo tenha conhecimento da existência de uma aeronave perdida, deve adotar todas as medidas necessárias mencionadas nos números 1.5.1.1.1 e 1.5.1.1.3 com o objetivo de assistir a aeronave e assegurar a proteção do voo.

1.5.1.1.1 Se a posição da aeronave não for conhecida, a unidade dos serviços de tráfego aéreo deve:

- a) tentar estabelecer comunicação bilateral com a aeronave, salvo se essa comunicação já estiver estabelecida;
- b) usar todos os meios disponíveis para determinar a sua posição;
- c) informar outras unidades dos serviços de tráfego aéreo em cuja área a aeronave se tenha perdido ou possa ter-se perdido, tendo em consideração todos os fatores que, na circunstância, possam ter afetado a navegação da aeronave;
- d) informar, de acordo com os procedimentos localmente acordados, os órgãos militares apropriados fornecendo os dados pertinentes do plano de voo e outros relacionados com a aeronave perdida;
- e) solicitar das unidades referidas nas alíneas c) e d) e das outras aeronaves em voo, toda a colaboração para estabelecer comunicação com a aeronave e determinar a sua posição.

1.5.1.1.2 Os requisitos mencionados nas alíneas d) e e) são igualmente aplicáveis às unidades dos serviços de tráfego aéreo informadas em conformidade com o disposto na alínea c).

1.5.1.1.3 Estabelecida a posição da aeronave, a unidade dos serviços de tráfego aéreo deve:

- a) informar a aeronave da sua posição e dar a conhecer as ações corretivas a adotar. Esta informação deve ser facultada imediatamente se os serviços de tráfego aéreo considerarem que existe possibilidade de interceção ou outro perigo para a segurança da aeronave; e
- b) facultar, se necessário, a outras unidades dos serviços de tráfego aéreo e aos órgãos militares apropriados as informações pertinentes sobre a aeronave perdida e quaisquer informações transmitidas à mesma.

1.5.1.2 Logo que uma unidade dos serviços de tráfego aéreo tenha conhecimento da existência de uma aeronave não identificada na sua área, deve tomar medidas para a identificar, na medida em que a identificação constitua condição para a prestação dos serviços de tráfego aéreo, ou quando a identificação for solicitada pelas autoridades militares apropriadas, de acordo com os procedimentos localmente acordados. Para o efeito, a unidade dos serviços de tráfego aéreo deve adotar, de entre as medidas a seguir indicadas, as que melhor se ajustarem às circunstâncias:

- a) tentar estabelecer comunicação bilateral com a aeronave;
- b) interpelar outras unidades dos serviços de tráfego aéreo situados no interior da região de informação do voo, com a finalidade de obter informação sobre o voo e solicitando assistência para o estabelecimento de comunicação bilateral com a aeronave;
- c) Interpelar as unidades dos serviços de tráfego aéreo que prestam serviços nas regiões de informação de voo adjacentes, com a finalidade de obter informação sobre o voo e solicitando assistência para o estabelecimento de comunicação bilateral com a aeronave;
- d) tentar obter informação de outras aeronaves que se encontrem na área.

1.5.1.2.1 A unidade dos serviços de tráfego aéreo deve, quando necessário, informar o órgão militar apropriado, logo que concluída a identificação da aeronave.

1.5.1.3 No caso de uma aeronave perdida ou não identificada, deve ser tida em conta a possibilidade de a aeronave estar sujeita a interferência ilícita. Se a unidade dos serviços de tráfego aéreo suspeitar que uma aeronave perdida ou não identificada está a ser objeto de interferência ilícita, deve informar imediatamente a autoridade apropriada designada pelo Estado, de acordo com os procedimentos localmente acordados.

1.5.2 Interceção de aeronaves civis

1.5.2.1 Logo que uma unidade dos serviços de tráfego aéreo tenha conhecimento de que uma aeronave está a ser alvo de interceção de uma aeronave na sua área de responsabilidade, deve adotar, de entre as medidas a seguir indicadas, as que melhor se ajustarem às circunstâncias:

- a) tentar estabelecer comunicação bilateral com a aeronave objeto de interceção, com recurso a qualquer meio disponível, incluindo a radiofrequência de emergência de 121,5 MHz, salvo se essa comunicação já estiver estabelecida;
- b) informar o piloto da aeronave objeto de interceção da ação de interceção em curso;
- c) estabelecer contacto com o órgão de controlo responsável pela interceção, mantendo simultaneamente uma comunicação bilateral com a aeronave responsável pela interceção e fornecendo-lhe a informação disponível sobre a aeronave objeto de interceção;
- d) retransmitir, quando necessário, as mensagens entre a aeronave responsável pela interceção ou o órgão de controlo responsável pela interceção e a aeronave objeto de interceção;
- e) em estreita colaboração com o órgão de controlo responsável pela interceção, adotar todas as medidas necessárias para assegurar a segurança da aeronave objeto de interceção;

- f) informar as unidades dos serviços de tráfego aéreo das regiões de informação de voo adjacentes, quando as circunstâncias permitirem concluir que a aeronave desapareceu nessas regiões.
- 1.5.2.2 Logo que uma unidade dos serviços de tráfego aéreo tenha conhecimento de que uma aeronave está a ser objeto de interceção fora da sua área de responsabilidade, deve adotar, de entre as medidas a seguir indicadas, as que melhor se ajustarem às circunstâncias:
- a) informar a unidade dos serviços de tráfego aéreo responsável pelo espaço aéreo onde a interceção está a ter lugar, fornecendo-lhe todas as informações disponíveis que possam contribuir para a identificação da aeronave, solicitando-lhe que adote as medidas indicadas no número 1.5.2.1;
 - b) retransmitir as mensagens entre a aeronave objeto de interceção e a unidade dos serviços de tráfego aéreo apropriada, o órgão de controlo responsável pela interceção ou a aeronave responsável pela interceção.

Capítulo 2 — Serviço de controlo de tráfego aéreo

2.1 Âmbito de aplicação

2.1.1 O serviço de controlo de tráfego aéreo deve ser prestado a:

- a) todos os voos IFR nos espaços aéreos das Classes A, B, C, D e E;
- b) todos os voos VFR nos espaços aéreos das Classes B, C e D;
- c) todos os voos VFR especiais;
- d) todo o tráfego de aeródromo nos aeródromos controlados.

2.2 Operação do serviço de controlo de tráfego aéreo

2.2.1 A fim de prestar o serviço de controlo de tráfego aéreo, um órgão de controlo de tráfego aéreo deve:

- a) receber informações sobre o movimento esperado de cada aeronave, ou alteração ao mesmo, e informação atual sobre o progresso permanente de cada aeronave;
- b) determinar, através da informação recebida, a posição relativa das aeronaves conhecidas;
- c) emitir autorizações e informações destinadas a evitar colisões entre aeronaves sob o seu controlo, expedindo e mantendo um fluxo ordenado do tráfego;
- d) quando necessário, coordenar as autorizações com outras unidades de controlo:
 - 1) sempre que uma aeronave se encontre na iminência de entrar em conflito com o tráfego aéreo voando sob controlo de uma dessas unidades;
 - 2) antes da transferência do controlo de uma aeronave para uma dessas unidades.

2.2.2 As autorizações emitidas pelos órgãos de controlo de tráfego aéreo devem assegurar a separação entre:

- a) todos os voos nos espaços aéreos das Classes A e B;
- b) voos IFR nos espaços aéreos das Classes C, D e E;
- c) voos IFR e voos VFR no espaço aéreo da Classe C;
- d) voos IFR e voos VFR especiais;
- e) voos VFR especiais, salvo disposição em contrário da autoridade competente;

exceto que, quando solicitado pelo piloto de uma aeronave e aceite pelo piloto de outra aeronave e se previsto pela autoridade competente nos casos enumerados na alínea b) supra para os espaços aéreos das Classes D e E, um voo pode ser autorizado desde que mantenha a sua própria separação no que respeita a uma porção específica do voo abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) durante a subida ou a descida e durante o dia em condições meteorológicas visuais.

2.2.3 Exceto nos casos em que seja possível aplicar uma redução da separação mínima na vizinhança dos aeródromos, o controlo de tráfego aéreo deve determinar a separação através de, pelo menos, uma das seguintes formas:

- a) separação vertical, que se obtém através da atribuição de níveis diferentes selecionados numa tabela de níveis de cruzeiro do apêndice 2 do anexo do presente regulamento, exceto quando a correspondência entre níveis e rumos aí prescrita não deva ser aplicada por determinação expressa nas publicações de informação aeronáutica apropriada ou em resultado das autorizações de controlo de tráfego aéreo. A separação vertical mínima deverá ser de 300 metros nominais (1 000 pés) até e incluindo o FL 410 (nível de voo 410) e de 600 metros nominais (2 000 pés) acima deste nível;
- b) separação horizontal, que se obtém indicando:
 - 1) a separação longitudinal, que se obtém mantendo um intervalo de tempo ou uma distância entre aeronaves que voam ao longo do mesmo rumo, rumos convergentes ou rumos recíprocos; ou
 - 2) a separação lateral, que se obtém mantendo as aeronaves em rotas diferentes ou em áreas geográficas diferentes.

2.3 Separação mínima

2.3.1 A seleção da separação mínima a aplicar em determinada porção do espaço aéreo deve ser efetuada pelo prestador de serviços de navegação aérea responsável pela prestação dos serviços de tráfego aéreo e aprovada pela autoridade competente em questão.

2.3.2 No que respeita ao tráfego que será transferido de um espaço aéreo para outro espaço aéreo adjacente e para as rotas que estão mais próximas da fronteira comum dos espaços aéreos adjacentes do que a separação mínima aplicável nas circunstâncias, a seleção da separação mínima deverá ser efetuada por consulta entre os prestadores de serviços de navegação aérea responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo adjacente.

2.3.3 As informações relativas à separação mínima selecionada e às respetivas áreas de aplicação devem ser comunicadas:

- a) às unidades dos serviços de tráfego aéreo interessadas; e
- b) aos pilotos e operadores de aeronave através das publicações de informação aeronáutica, quando a separação entre aeronaves se basear na utilização pela aeronave de ajudas à navegação específicas ou técnicas de navegação específicas.

2.4 Autorizações do controlo de tráfego aéreo

2.4.1 As autorizações do controlo de tráfego aéreo devem basear-se exclusivamente nos requisitos para a prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo.

2.4.2 Conteúdo das autorizações

2.4.2.1 Uma autorização do controlo de tráfego aéreo deve conter:

- a) a identificação da aeronave, tal como indicado no plano de voo;
- b) o limite da autorização;

- c) a rota do voo;
- d) o nível ou níveis de voo para a totalidade da rota ou parte dela e alterações de níveis, quando solicitado;
- e) quaisquer instruções ou informações necessárias sobre outras matérias, nomeadamente manobras de aproximação ou de partida, comunicações e a hora a que expira a autorização.

2.4.3 Autorizações para voos transónicos

2.4.3.1 A autorização do controlo de tráfego aéreo relativa à fase de aceleração transónica de um voo supersónico deve aplicar-se, pelo menos, até ao final dessa fase.

2.4.3.2 A autorização do controlo de tráfego aéreo relativa à desaceleração e descida de uma aeronave, desde a fase de cruzeiro supersónica até à fase subsónica do voo, deve assegurar a realização de uma descida ininterrupta durante a fase transónica.

2.4.4 Repetições das autorizações e da informação relacionada com a segurança

2.4.4.1 A tripulação de voo deve repetir para o controlador de tráfego aéreo as partes das autorizações do controlo de tráfego aéreo relacionadas com a segurança, bem como as instruções transmitidas por voz. Devem ser sempre repetidos os seguintes dados:

- a) autorizações do controlo de tráfego aéreo de rota;
- b) autorizações e instruções para entrar, aterrar, descolar, manter posição de espera, cruzar, rolar e inverter o sentido em qualquer pista; e
- c) pista em uso, acerto altimétrico, códigos SSR, novos canais de comunicação atribuídos, instruções sobre nível de voo, rumo e velocidade; e
- d) níveis de transição, quer emitidos pelo controlador de tráfego aéreo, quer contidos em difusões ATIS.

2.4.4.1.1 Devem ser repetidas para o controlador de tráfego aéreo outras autorizações ou instruções, incluindo autorizações condicionais e de rolagem, ou delas deve ser acusada receção pela tripulação de voo de forma a indicar claramente que foram compreendidas e serão cumpridas.

2.4.4.1.2 O controlador de tráfego aéreo deve ouvir a repetição para se assegurar de que a autorização ou instrução foi corretamente recebida pela tripulação de voo e adotar medidas imediatas para corrigir quaisquer discrepâncias reveladas na repetição.

2.4.4.2 Não é obrigatória a repetição por voz de mensagens em que são utilizadas comunicações controlador-piloto através de ligações de dados (CPDLC), salvo especificação em contrário do prestador de serviços de navegação aérea.

2.4.5 Coordenação das autorizações

2.4.5.1 A autorização do controlo de tráfego aéreo deve ser coordenada entre os órgãos de controlo de tráfego aéreo de forma a cobrir a totalidade da rota de uma aeronave, ou parte dela, conforme estabelecido nos números 2.4.5.1.1 a 2.4.5.4.

2.4.5.1.1 Uma aeronave deve ser autorizada para a totalidade da rota até ao primeiro aeródromo de destino quando:

- a) antes da partida, for possível coordenar a autorização entre todos os órgãos sob cujo controlo a aeronave venha a estar sujeita; ou
- b) existir uma razoável garantia de que será efetuada previamente uma coordenação entre os órgãos sob cujo controlo a aeronave venha ulteriormente a estar sujeita.

2.4.5.2 Quando a coordenação referida no número 2.4.5.1.1 não for efetuada, ou quando se preveja que não venha a ser efetuada, a aeronave deve ser autorizada apenas até ao ponto onde a coordenação

estiver razoavelmente assegurada; antes de atingir esse ponto, ou chegada a esse ponto, a aeronave deve receber uma autorização para a fase subsequente do voo ou, se necessário, instruções para efetuar em espera.

- 2.4.5.2.1 Quando instruída pela unidade do serviço de tráfego aéreo, a aeronave deve contactar o órgão de controlo de tráfego aéreo responsável pelo espaço aéreo a jusante a fim de receber uma autorização a jusante desse órgão antes de atingir o ponto de transferência de controlo.
- 2.4.5.2.1.1 A aeronave deve manter a comunicação bilateral necessária com o atual órgão de controlo de tráfego aéreo enquanto obtém a autorização a jusante.
- 2.4.5.2.1.2 Uma autorização emitida sob a forma de autorização a jusante deve ser claramente identificável como tal pelo piloto.
- 2.4.5.2.1.3 A menos que sejam coordenadas, as autorizações a jusante não devem afetar o perfil original de voo da aeronave em qualquer espaço aéreo, com exceção da autorização emitida pelo órgão de controlo de tráfego aéreo responsável pelo fornecimento da autorização a jusante.
- 2.4.5.3 Quando uma aeronave tencionar partir de um aeródromo situado no interior de uma região de controlo para entrar numa outra região de controlo dentro de um período de trinta minutos, ou qualquer outro período de tempo acordado pelos centros de controlo regional envolvidos, a coordenação com o centro de controlo regional subsequente deverá ser efetuada antes de ser dada autorização de partida à aeronave.
- 2.4.5.4 Quando uma aeronave tencionar sair de uma região de controlo para voar fora de espaço aéreo controlado e posteriormente regressar a essa região de controlo ou penetrar numa outra região de controlo, deverá ser fornecida uma autorização do controlo de tráfego aéreo desde o ponto de partida até ao primeiro aeródromo de destino. Essa autorização ou qualquer alteração à mesma só deve ser aplicada às partes do voo efetuadas no interior do espaço aéreo controlado.

2.5 Controlo de pessoas e veículos nos aeródromos

- 2.5.1 O movimento de pessoas e veículos, incluindo o reboque de aeronaves, na área de manobra de um aeródromo deve ser controlado por uma torre de controlo de aeródromo, a fim de evitar riscos para os mesmos ou para as aeronaves a aterrar, em rolagem ou a descolar.
- 2.5.2 Em condições de operação com procedimentos de baixa visibilidade:
 - a) o número de pessoas e veículos a operar na área de manobra deve ser reduzido ao mínimo indispensável, devendo ser dada particular atenção aos requisitos de proteção da área ou áreas sensíveis do ILS/MLS quando estão em curso operações de precisão por instrumentos da Categoria II ou da Categoria III.
 - b) sem prejuízo do disposto no número 2.5.3, a separação mínima entre veículos e aeronaves em rolagem deve ser especificada pelo prestador de serviços de navegação aérea e aprovada pela autoridade competente, tendo em conta as ajudas disponíveis;
 - c) quando são realizadas operações mistas de precisão de instrumentos ILS e MLS da Categoria II ou da Categoria III de forma contínua para a mesma pista, as áreas críticas e sensíveis mais restritivas do ILS ou MLS devem ser protegidas.
- 2.5.3 Os veículos utilizados nas emergências que se desloquem para uma aeronave em perigo a fim de prestar assistência devem ter prioridade sobre todo o restante tráfego em movimento à superfície.
- 2.5.4 Sem prejuízo do disposto no número 2.5.3, os veículos em circulação na área de manobra devem cumprir as seguintes regras:
 - a) os veículos e os veículos que rebocam aeronaves devem ceder passagem às aeronaves a aterrar, a descolar ou em rolagem;

- b) os veículos devem ceder passagem a outros veículos que reboquem aeronaves;
- c) os veículos devem ceder passagem a outros veículos, de acordo com as instruções da unidade dos serviços de tráfego aéreo;
- d) não obstante o disposto nas alíneas a), b) e c), os veículos e os veículos que rebocam aeronaves devem cumprir as instruções fornecidas pela torre de controlo do aeródromo.

2.6 VFR especiais em zonas de controlo

2.6.1 Os voos VFR especiais podem ser autorizados a operar no interior de uma zona de controlo, mediante uma autorização do controlo de tráfego aéreo. Exceto quando autorizado pela autoridade competente para helicópteros em situações especiais como voos médicos, operações de busca e salvamento e combate a incêndios, devem ser satisfeitas as seguintes condições adicionais:

- a) pelo piloto:
 - i) operação sem nuvens e com a superfície à vista;
 - ii) visibilidade de voo não inferior a 1 500 metros ou, no caso de helicópteros, não inferior a 800 metros;
 - iii) velocidades de 140 nós IAS ou inferiores para permitir a observação adequada de outro tráfego e quaisquer obstáculos a tempo de evitar uma colisão; e
- b) pelo controlo de tráfego aéreo:
 - i) operação apenas durante o dia, salvo autorização em contrário da autoridade competente;
 - ii) visibilidade no solo não inferior a 1 500 metros ou, no caso de helicópteros, não inferior a 800 metros;
 - iii) teto das nuvens não inferior a 180 metros (600 pés).

Capítulo 3 — Serviço de informação de voo

3.1 Âmbito de aplicação

3.1.1 O serviço de informação de voo deve ser prestado pelas unidades apropriadas dos serviços de tráfego aéreo a todas as aeronaves suscetíveis de serem afetadas por essa informação, nomeadamente:

- a) as aeronaves às quais é prestado um serviço de controlo de tráfego aéreo; ou
- b) as aeronaves que, por qualquer outro meio, são conhecidas das unidades dos serviços de tráfego aéreo pertinentes.

3.1.2 A receção do serviço de informação de voo não exonera o piloto comandante de uma aeronave de quaisquer responsabilidades, competindo-lhe a decisão final sobre qualquer alteração sugerida do plano de voo.

3.1.3 Quando as unidades dos serviços de tráfego aéreo prestarem simultaneamente serviços de informação de voo e serviços do controlo de tráfego aéreo, terá prioridade a prestação deste último sempre que a prestação deste o exigir.

3.2 Âmbito do serviço de informação de voo

3.2.1 O serviço de informação de voo deve incluir o fornecimento de informação pertinente sobre:

- a) SIGMET e AIRMET;
- b) atividade de pré-erupção vulcânica, erupções vulcânicas e nuvens de cinzas vulcânicas;
- c) libertação para a atmosfera de materiais radioativos ou químicos tóxicos;
- d) alterações na disponibilidade dos serviços de radionavegação;
- e) alterações das condições dos aeródromos e instalações associadas, incluindo informações sobre o estado das áreas de movimento do aeródromo quando afetadas pela presença de neve, gelo ou demasiada água;
- f) balões livres não tripulados;

e quaisquer outras informações suscetíveis de afetar a segurança.

3.2.2 Para além do disposto no número 3.2.1, o serviço de informação de voo prestado aos voos deve incluir o fornecimento de informações sobre:

- a) as condições meteorológicas indicadas ou previstas nos aeródromos de partida e de destino e nos aeródromos alternativos;
- b) perigos de colisão para aeronaves que operem em espaços aéreos das Classes C, D, E, F e G;
- c) para voos que operem sobre a água, dentro do possível e quando solicitadas por um piloto, navios de superfície que se encontrem na área, tais como informações sobre o indicativo de chamada rádio, a posição, o rumo verdadeiro, a velocidade, etc.

3.2.3 O serviço de informação de rádio prestado aos voos VFR deve incluir, para além do mencionado no número 3.2.1, o fornecimento de informações disponíveis relativas ao tráfego aéreo e às condições meteorológicas ao longo da rota de voo que sejam suscetíveis de tornar impraticável a operação de acordo com as regras de voo visual.

3.3 Serviço Automático de Informação Terminal (ATIS)

3.3.1 Utilização de mensagens ATIS em transmissões diretas solicitadas ou respostas

3.3.1.1 Quando solicitado pelo piloto, a(s) mensagem(ns) ATIS aplicável(is) será(ão) transmitida(s) pela unidade dos serviços de tráfego aéreo apropriada.

3.3.1.2 Sempre que for fornecido um serviço Voz-ATIS e/ou D-ATIS:

- a) a aeronave deverá acusar a receção da informação logo que estabeleça comunicação com a unidade do serviço de tráfego aéreo responsável pela prestação do serviço de controlo de aproximação, com a torre de controlo de aeródromo ou com o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS), conforme adequado; e
- b) a unidade dos serviços de tráfego aéreo apropriado deverá, ao responder a uma aeronave que acuse a receção de uma mensagem ATIS ou, no caso de chegada de uma aeronave, fornecer, num momento definido pela autoridade competente, à aeronave o acerto altimétrico atual.

3.3.1.3 A informação contida numa difusão ATIS atual cuja receção tenha sido acusada pela aeronave em causa não precisa de ser incluída numa transmissão direta para a aeronave, com exceção do acerto altimétrico, que deverá ser comunicado em conformidade com o disposto no número 3.3.1.2.

3.3.1.4 Se uma aeronave acusar a receção de uma difusão ATIS que já não seja atual, qualquer elemento da informação que necessite de atualização deverá ser transmitido à aeronave sem demora.

3.3.2 ATIS para aeronaves a chegar e a partir

3.3.2.1 As mensagens ATIS que contenham informação para chegada e partida devem conter os seguintes elementos de informação pela ordem indicada:

- a) nome do aeródromo;
- b) indicador de chegada e/ou partida;
- c) tipo de contrato, se a comunicação for efetuada via D-ATIS;
- d) designador;
- e) período de observação, se apropriado;
- f) tipo(s) de aproximação esperado(s);
- g) a(s) pista(s) em uso; estado da barreira de retenção que possa constituir um potencial perigo, se existir;
- h) condições significativas da superfície da pista e, se apropriado, a ação de travagem;
- i) demora em espera, se apropriado;
- j) nível de transição, se aplicável;
- k) outras informações operacionais essenciais;
- l) direção do vento à superfície e velocidade, incluindo as variações significativas e, se existirem sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em uso e a informação for solicitada por operadores de aeronaves, a indicação da pista e da secção da pista a que a informação se refere;
- m) visibilidade e, quando aplicável, RVR; (³)
- n) condições meteorológicas atuais; (*)
- o) nuvens abaixo dos 1 500 metros (5 000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude do setor, consoante a que for maior; cúmulos-nimbos; se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, quando disponível; (*)
- p) temperatura do ar;
- q) temperatura do ponto de orvalho;
- r) acerto(s) altimétrico(s);
- s) qualquer informação disponível sobre fenómenos meteorológicos significativos nas áreas de aproximação e de subida após descolagem, incluindo cisalhamento de vento e informações com relevância operacional sobre condições meteorológicas recentes;
- t) tendência da previsão, quando disponível; e
- u) instruções ATIS específicas.

3.3.3 ATIS para aeronaves a chegar

3.3.3.1 As mensagens ATIS que contenham informação para chegada devem conter os seguintes elementos de informação pela ordem indicada:

- a) nome do aeródromo;
- b) indicador de chegada;

³ *) Estes elementos são substituídos pelo termo «CAVOK» quando se observam simultaneamente as condições seguintes: a) visibilidade, 10 km ou mais, e a menor visibilidade não comunicada; b) nenhuma nuvem de relevância operacional e c) nenhuma condição meteorológica relevante para a aviação.

- c) tipo de contrato, se a comunicação for efetuada via D-ATIS;
- d) designador;
- e) período de observação, se apropriado;
- f) tipo(s) de aproximação esperado(s);
- g) a(s) principal(is) pista(s) de aterragem; estado da barreira de retenção que possa constituir um potencial perigo, se existir;
- h) condições significativas da superfície da pista e, se apropriado, a ação de travagem;
- i) demora em espera, se apropriado;
- j) nível de transição, se aplicável;
- k) outras informações operacionais essenciais;
- l) direção do vento à superfície e velocidade, incluindo as variações significativas e, se existirem sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em uso e a informação for solicitada por operadores de aeronaves, a indicação da pista e da secção da pista a que a informação se refere;
- m) visibilidade e, quando aplicável, RVR; (*)
- n) condições meteorológicas atuais; (4)
- o) nuvens abaixo dos 1 500 metros (5 000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude do setor, consoante a que for maior; cúmulos-nimbos; se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, quando disponível; (*)
- p) temperatura do ar;
- q) temperatura do ponto de orvalho;
- r) acerto(s) altimétrico(s);
- s) qualquer informação disponível sobre fenómenos meteorológicos significativos na área de aproximação, incluindo cisalhamento de vento e informações com relevância operacional sobre condições meteorológicas recentes;
- t) tendência da previsão, quando disponível; e
- u) instruções ATIS específicas.

3.3.4 ATIS para aeronaves a partir

3.3.4.1 As mensagens ATIS que contenham informação para partida devem conter os seguintes elementos de informação pela ordem indicada:

- a) nome do aeródromo;
- b) indicador de partida;
- c) tipo de contrato, se a comunicação for efetuada via D-ATIS;
- d) designador;
- e) período de observação, se apropriado;

⁴ *) Estes elementos são substituídos pelo termo «CAVOK» quando se observam simultaneamente as condições seguintes: a) visibilidade, 10 km ou mais, e a menor visibilidade não comunicada; b) nenhuma nuvem de relevância operacional e c) nenhuma condição meteorológica relevante para a aviação.

- f) pista(s) a ser(em) utilizada(s) para descolagem; estado da barreira de retenção que possa constituir potencial perigo, se existir;
- g) condições significativas da superfície da(s) pista(s) a ser(em) utilizada(s) para descolagem e, se apropriado, a ação de travagem;
- h) demora na partida, se apropriado;
- i) nível de transição, se aplicável;
- j) outras informações operacionais essenciais;
- k) direção do vento à superfície e velocidade, incluindo as variações significativas e, se existirem sensores de vento à superfície associados especificamente a secções da(s) pista(s) em uso e a informação for solicitada por operadores de aeronaves, a indicação da pista e da secção da pista a que a informação se refere;
- l) visibilidade e, quando aplicável, RVR; (*)
- m) condições meteorológicas atuais; (5)
- n) nuvens abaixo dos 1 500 metros (5 000 pés) ou abaixo da mais elevada altitude do setor, consoante a que for maior; cúmulos-nimbos; se o céu estiver obscuro, a visibilidade vertical, quando disponível; (*)
- o) temperatura do ar;
- p) temperatura do ponto de orvalho;
- q) acerto(s) altimétrico(s);
- r) qualquer informação disponível sobre fenómenos meteorológicos significativos na área de subida após descolagem, incluindo cisalhamento de vento;
- s) tendência da previsão, quando disponível; e
- t) instruções ATIS específicas.

Capítulo 4 —Serviço de alerta

4.1 Âmbito de aplicação

4.1.1 As unidades dos serviços de tráfego aéreo devem prestar o serviço de alerta:

- a) a todas as aeronaves às quais é prestado o serviço de controlo de tráfego;
- b) na medida do possível, a todas as outras aeronaves que tenham submetido um plano de voo ou que, de algum modo, sejam conhecidas dos serviços de tráfego aéreo; e
- c) a qualquer aeronave de que se saiba ou suspeite que está a ser objeto de interferência ilícita.

4.2 Informações para aeronaves a operar na vizinhança de uma aeronave em estado de emergência

4.2.1 Sempre que uma unidade dos serviços de tráfego aéreo considerar que uma aeronave se encontra em estado de emergência, as aeronaves que se encontram na vizinhança da aeronave envolvida

⁵ *) Estes elementos são substituídos pelo termo «CAVOK» quando se observam simultaneamente as condições seguintes : a) visibilidade, 10 km ou mais, e a menor visibilidade não comunicada; b) nenhuma nuvem de relevância operacional e c) nenhuma condição meteorológica relevante para a aviação.

deverão ser informadas da natureza da emergência logo que seja possível, sem prejuízo do disposto no número 4.2.2.

- 4.2.2 Sempre que uma unidade dos serviços de tráfego souber ou suspeitar que uma aeronave está a ser objeto de interferência ilícita, não deverá fazer nenhuma referência sobre a natureza da emergência nas comunicações ar-solo dos serviços de tráfego aéreo, exceto quando a comunicação tiver origem na aeronave envolvida e houver razoável certeza de que tal referência não contribuirá para o agravamento da situação.

Capítulo 5 – Serviços relacionados com a meteorologia – Observações de aeronaves e relatórios através de comunicações de voz

5.1 Tipos de observações de aeronaves

- 5.1.1 Em qualquer fase do voo, as aeronaves deverão efetuar as seguintes observações:

- a) observações especiais de aeronave; e
- b) outras observações extraordinárias de aeronave.

5.2 Observações especiais de aeronaves

- 5.2.1 Todas as aeronaves deverão comunicar observações especiais sempre que forem encontradas ou observadas as condições seguintes:

- a) turbulência moderada ou severa; ou
- b) formação de gelo moderada ou severa; ou
- c) ondas de montanha severas; ou
- d) trovoadas, sem granizo, que estejam obscurecidas em nuvens, dispersas ou em linhas de borrasca; ou
- e) trovoadas com granizo que estejam obscurecidas em nuvens, dispersas ou em linhas de borrasca; ou
- f) tempestades fortes de poeira ou de areia; ou
- g) nuvens de cinzas vulcânicas; ou
- h) atividade vulcânica pré-eruptiva ou erupção vulcânica.

- 5.2.2 As autoridades competentes devem estabelecer, se necessário, outras condições a serem comunicadas por todas as aeronaves quando encontradas ou observadas.

5.3 Outras observações extraordinárias de aeronave

- 5.3.1 Quando forem encontradas outras condições meteorológicas não enumeradas no número 5.2.1 (por exemplo, cisalhamento de vento) que, na opinião do piloto comandante, possam afetar a segurança ou afetar significativamente a eficiência de outras operações de aeronaves, o piloto comandante deverá, logo que possível, informar a unidade dos serviços de tráfego aéreo apropriada.

5.4 Comunicação de observações de aeronaves através de comunicação de voz

- 5.4.1 As observações de aeronaves deverão ser comunicadas durante o voo no momento em que a observação é efetuada ou logo que seja possível.

5.4.2 As observações de aeronaves devem ser comunicadas sob a forma de *air-reports* e cumprir as especificações técnicas indicadas no apêndice 5.

5.5 Intercâmbio de *air-reports*

5.5.1 As unidades dos serviços de tráfego aéreo deverão transmitir, logo que possível, os *air-reports* especiais e extraordinários:

- a) a outras aeronaves interessadas;
- b) ao Centro de Vigilância Meteorológica para a Aeronáutica (MWO) associado; e
- c) a outras unidades dos serviços de tráfego aéreo interessadas.

5.5.2 As transmissões para a aeronave deverão ser repetidas numa frequência e manter-se durante um período de tempo que será determinado pela unidade dos serviços de tráfego em causa.

APÊNDICE 4 – CLASSES DE ESPAÇOS AÉREOS ATS – SERVIÇOS PRESTADOS E REQUISITOS DE VOO

(Parte B, Capítulo 1, referência ao número 1.2.1)

<i>Classe</i>	<i>Tipo de voo</i>	<i>Separação prevista</i>	<i>Serviço prestado</i>	<i>Limite de velocidade (*) de</i>	<i>Requisito de capacidade de comunicação de rádio</i>	<i>Comunicação de voz ar-solo bilateral contínua exigida</i>	<i>Sujeita a autorização ATC</i>
A	Apenas IFR	Todas aeronaves	Serviço do controlo de tráfego aéreo	Não aplicável	Sim	Sim	Sim
B	IFR	Todas aeronaves	Serviço do controlo de tráfego aéreo	Não aplicável	Sim	Sim	Sim
	VFR	Todas aeronaves	Serviço do controlo de tráfego aéreo	Não aplicável	Sim	Sim	Sim
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Serviço do controlo de tráfego aéreo	Não aplicável	Sim	Sim	Sim
	VFR	VFR de IFR	1) Serviço do controlo de tráfego aéreo para separação de IFR; 2) Informações de tráfego VFR/VFR (e aviso para evitar tráfego mediante pedido)	250 nós IAS abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL	Sim	Sim	Sim
D	IFR	IFR de IFR	Serviço do controlo de tráfego aéreo, informações de tráfego sobre voos VFR (e aviso para evitar tráfego mediante pedido)	250 nós IAS abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL	Sim	Sim	Sim

<i>Classe</i>	<i>Tipo de voo</i>	<i>Separação prevista</i>	<i>Serviço prestado</i>	<i>Limite de velocidade (*) de</i>	<i>Requisito de capacidade de comunicação de rádio</i>	<i>Comunicação de voz ar-solo bilateral contínua exigida</i>	<i>Sujeita a autorização ATC</i>
	VFR	Nenhuma	Informações de tráfego IFR/VFR e VFR/VFR (e aviso para evitar tráfego mediante pedido)	250 nós IAS abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL	Sim	Sim	Sim
E	IFR	IFR de IFR	Serviço do controlo de tráfego aéreo e, na medida do possível, informações de tráfego sobre voos VFR	250 nós IAS abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL	Sim	Sim	Sim
	VFR	Nenhuma	Na medida do possível, informações de tráfego	250 nós IAS abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL	Não (**)	Não (**)	Não
F	IFR	IFR de IFR na medida possível do	Serviço consultivo de tráfego aéreo; serviço de informações de voo, se solicitado	250 nós IAS abaixo de 3 050 m (10 000 pés) AMSL	Sim (***)	Não (***)	Não

<i>Classe</i>	<i>Tipo de voo</i>	<i>Separação prevista</i>	<i>Serviço prestado</i>	<i>Limite de velocidade (*) de</i>	<i>Requisito de capacidade de comunicação de rádio</i>	<i>Comunicação de voz ar-solo bilateral contínua exigida</i>	<i>Sujeita a autorização ATC</i>
	VFR	Nenhuma	Serviço de informações de voo, se solicitado	250 nós abaixo de 3 050 m (10 000 AMSL) IAS pés)	Não (**)	Não (**)	Não
G	IFR	Nenhuma	Serviço de informações de voo, se solicitado	250 nós abaixo de 3 050 m (10 000 AMSL) IAS pés)	Sim (**)	Não (**)	Não
	VFR	Nenhuma	Serviço de informações de voo, se solicitado	250 nós abaixo de 3 050 m (10 000 AMSL) IAS pés)	Não (**)	Não (**)	Não

(*) Quando o nível da altitude de transição for inferior a 3 050 metros (10 000 pés) AMSL, deverá ser utilizado o FL 100 em vez de 10 000 pés.

(**) Os pilotos deverão vigiar as comunicações de voz ar-solo contínuas e, se necessário, estabelecer comunicações bilaterais no canal de comunicação apropriado em RMZ.

(***) Comunicações de voz ar-solo obrigatórias para voos que participam no serviço consultivo. Os pilotos deverão vigiar as comunicações de voz ar-solo contínuas e, se necessário, estabelecer comunicações bilaterais no canal de comunicação apropriado em RMZ.

APÊNDICE 5

REQUISITOS RELATIVOS AOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS RELACIONADAS COM OBSERVAÇÕES DE AERONAVES E RELATÓRIOS ATRAVÉS DE COMUNICAÇÕES POR VOZ

1. CONTEÚDO DOS *AIR-REPORTS*

1.1 *AIR-REPORTS* ESPECIAIS

1.1.1 Os *air-reports* especiais devem conter os seguintes elementos:

Designador do tipo de mensagem

Secção 1 (Informação da posição)

Identificação da aeronave

Posição ou latitude e longitude

Hora

Nível ou gama de níveis

Secção 3 (Informação meteorológica)

Condição que exige a emissão de um *air-report* especial, a selecionar na lista apresentada na Parte B, Capítulo 5, número 5.2.1.

2. DISPOSIÇÕES ESPECIAIS RELACIONADAS COM A COMUNICAÇÃO DE CISALHAMENTO DE VENTO E CINZAS VULCÂNICAS

2.1 Comunicação de cisalhamento de vento

2.1.1 O tipo de aeronave deve ser incluído nas comunicações de observações de aeronave de cisalhamento de voo encontrado durante as fases de voo de subida após descolagem e de aproximação.

2.1.2 Sempre que, durante as fases de subida após descolagem ou de aproximação, sejam comunicadas ou previstas condições de cisalhamento de voo que não se venham a verificar na realidade, o piloto comandante deverá notificar os serviços de tráfego aéreo apropriados.

2.2 Comunicação pós-voo de atividade vulcânica

2.2.1 Após a chegada de um voo a um aeródromo, o relatório completo da atividade vulcânica deve ser entregue sem demora pelo operador de aeronave ou por um membro da tripulação de voo à estação meteorológica do aeródromo ou, caso essa estação não seja facilmente acessível para os membros da tripulação de voo, o formulário preenchido deve ser tratado em conformidade com as disposições aplicáveis a nível local estabelecidas pela autoridade meteorológica e pelo operador da aeronave.

2.2.2 O relatório da atividade vulcânica recebido por uma estação meteorológica deve ser transmitido sem demora à estação de observação meteorológica responsável pelo fornecimento do serviço meteorológico à região de informação de voo na qual foi observada a atividade vulcânica.

Complemento ao anexo

Lista das diferenças acordadas em conjunto a notificar à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) nos termos do artigo 5.º do presente regulamento:

PARTE B

Diferenças entre a Parte B e as Normas Internacionais enumeradas no anexo 11 (13.ª edição, até à Alteração 47-B, inclusive) e no anexo 3 (17.ª edição, até à Alteração 75, inclusive) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

Diferença A11-01 Anexo 11 da OACI Capítulo 2	<p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 1.5.1.1.2, baseado no anexo 11 da OACI, número 2.24.1.1.1, Nota, especifica:</p> <p>1.5.1.1.2 Os requisitos mencionados nas alíneas d) e e) são igualmente aplicáveis às unidades dos serviços de tráfego aéreo informados em conformidade com o disposto na alínea c).</p>
Diferença A11-02 Anexo 11 da OACI Capítulo 2	<p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 1.5.1.1.3, baseado no anexo 11 da OACI, números 2.24.1.1.2 e 2.24.1.1.1, Nota, especifica:</p> <p>1.5.1.1.3 Estabelecida a posição da aeronave, a unidade dos serviços de tráfego aéreo deve:</p> <p>a) informar a aeronave da sua posição e dar a conhecer as ações corretivas a adotar. <i>Esta informação deve ser facultada imediatamente se os serviços de tráfego aéreo considerarem que existe possibilidade de interceção ou outro perigo para a segurança da aeronave; e</i></p> <p>b) facultar, se necessário, a outras unidades dos serviços de tráfego aéreo e aos órgãos militares apropriados as informações pertinentes sobre a aeronave perdida e quaisquer informações transmitidas à mesma.</p>
Diferença A11-03 Anexo 11 da OACI Capítulo 2	<p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 1.5.1.3, baseado no anexo 11 da OACI, número 2.23.3, Nota 1, e número 2.24.1.3, especifica:</p> <p>1.5.1.3 No caso de uma aeronave perdida ou não identificada, deve ser tida em conta a possibilidade de a aeronave estar sujeita a interferência ilícita. Se a unidade dos serviços de tráfego aéreo suspeitar que uma aeronave perdida</p>

<p>Diferença A11-04</p> <p>Anexo 11 da OACI Capítulo 3</p>	<p>ou não identificada possa estar a ser objeto de interferência ilícita, deve informar imediatamente a autoridade apropriada designada pelo Estado, de acordo com os procedimentos localmente acordados.</p> <p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 2.2.2, especifica:</p> <p>2.2.2 As autorizações emitidas pelos órgãos de controlo de tráfego aéreo devem assegurar a separação entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) todos os voos nos espaços aéreos das Classes A e B; b) voos IFR nos espaços aéreos das Classes C, D e E; c) voos IFR e voos VFR no espaço aéreo da Classe C; d) voos IFR e voos VFR especiais; e) voos VFR especiais, salvo disposição em contrário da autoridade competente; <p>exceto que, quando solicitado pelo piloto de uma aeronave e aceite pelo piloto de outra aeronave e se previsto pela autoridade competente nos casos enumerados na alínea b) supra para os espaços aéreos das Classes D e E, um voo pode ser autorizado desde que mantenha a sua própria separação no que respeita a uma parte específica do voo abaixo de 3 050 metros (10 000 pés) durante a subida ou a descida e durante o dia em condições meteorológicas visuais.</p>
<p>Diferença A11-05</p> <p>Anexo 11 da OACI Capítulo 3</p>	<p>O regulamento da União Europeia, número 2.4.4.1, especifica (com o aditamento do texto sublinhado ao anexo 11, número 3.7.3.1 da Norma OACI):</p> <p>2.4.4 Repetições das autorizações e da informação relacionada com a segurança</p> <p>2.4.4.1 A tripulação de voo deve repetir para o controlador de tráfego aéreo as partes das autorizações do controlo de tráfego aéreo relacionadas com a</p>

<p>Diferença A11-06</p> <p>Anexo 11 da OACI Capítulo 3</p>	<p>segurança, bem como as instruções transmitidas por voz. Devem ser sempre repetidos os seguintes dados:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autorizações de rota do controlo de tráfego aéreo; b) autorizações e instruções para entrar, aterrar, descolar, manter posição de espera, cruzar, rolar e inverter o sentido em qualquer pista; e c) pista em uso, acerto do altímetro, códigos SSR, novos canais de comunicação atribuídos, instruções sobre nível de voo, rumo e velocidade; e d) níveis de transição, quer emitidos pelo controlador de tráfego aéreo quer contidos em difusões ATIS. <p>O regulamento da União Europeia, número 2.4.4.1.1, especifica (com o aditamento do texto sublinhado ao anexo 11, número 3.7.3.1.1 da Norma OACI):</p> <p>2.4.4.1.1 Devem ser repetidas para o controlador de tráfego aéreo outras autorizações ou instruções, incluindo autorizações condicionais e de rolagem, ou delas deve ser acusada receção pela tripulação de voo de forma a indicar claramente que foram compreendidas e serão cumpridas.</p>
<p>Diferença A11-07</p> <p>Anexo 11 da OACI Capítulo 3</p>	<p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 2.6, especifica:</p> <p>2.6 VFR especiais em zonas de controlo</p> <p>2.6.1 Os voos VFR especiais podem ser autorizados a operar no interior de uma zona de controlo, mediante uma autorização do controlo de tráfego aéreo. Exceto quando autorizado pela autoridade competente para helicópteros em situações especiais como voos médicos, operações de busca e salvamento e combate a incêndios, devem ser satisfeitas as seguintes condições adicionais:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pelo piloto: <ul style="list-style-type: none"> i) operação sem nuvens e com a superfície à vista; ii) visibilidade de voo não inferior a 1 500 metros ou, no caso de helicópteros, não inferior a 800 metros; iii) velocidades de 140 nós IAS ou inferiores para permitir a observação adequada de outro tráfego e quaisquer obstáculos a tempo de evitar uma colisão; e b) pelo controlo de tráfego aéreo: <ul style="list-style-type: none"> i) operação apenas durante o dia, salvo autorização em contrário da autoridade competente; ii) visibilidade no solo não inferior a 1 500 metros ou, no

<p>Diferença A11-08 Anexo 11 da OACI Capítulo 4</p> <p>Diferença A3-01 Anexo 3 da OACI Capítulo 5</p>	<p>caso de helicópteros, não inferior a 800 metros;</p> <p>iii) teto das nuvens não inferior a 180 metros (600 pés).</p> <p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 3.1.2, baseado no anexo 11 da OACI, número 4.1.1, Nota, especifica:</p> <p>3.1.2 A receção do serviço de informação de voo não exonera o piloto comandante de uma aeronave de quaisquer responsabilidades, competindo-lhe a decisão final sobre qualquer alteração sugerida do plano de voo.</p> <p>Nova disposição. O regulamento da União Europeia, número 5.2.2, especifica:</p> <p>5.2.2 As autoridades competentes devem estabelecer, se necessário, outras condições que serão comunicadas por todas as aeronaves quando encontradas ou observadas.</p>
---	--