

pelo operador do aeródromo, com a validação do INAC, devendo tais condicionamentos e regras ser devidamente publicitados em documentação aeronáutica apropriada.

#### Artigo 14.º

##### Aeródromos de classe I

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

- a) Existência de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto no anexo n.º 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 15.º

##### Aeródromos de classe II

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

- a) Existência de meios de comunicação que permitam às tripulações contactar com os órgãos prestadores 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 n.º 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 autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, em função do tipo de aproximação.

2 — A classificação dos aeródromos em classe II depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:

- a) Existência de um director de aeródromo conforme o disposto no artigo 25.º;
- b) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.

3 — Os aeródromos classificados em classe II devem ainda obedecer aos requisitos e procedimentos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

4 — Os aeródromos classificados em classe II devem obedecer ainda aos seguintes requisitos de facilitação:

- a) Existência de locais de abrigo para passageiros e tripulantes;
- b) Existência de um telefone público.

5 — Os aeródromos classificados em classe II estão ainda sujeitos aos condicionalismos seguintes:

- a) Interdição de utilização em voos extracomunitários;
- b) Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pelo director do aeródromo e pelo INAC;
- c) Realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pelo INAC e pelo director do aeródromo e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira;
- d) Operações de transporte aéreo limitadas a uma média anual não superior a dois voos comerciais diários em aeronaves com peso máximo à decolagem inferior a 10 t ou com menos de 19 lugares.

6 — Os requisitos e procedimentos previstos no n.º 3 podem ser objecto de derrogação nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

7 — A derrogação prevista no número anterior é requerida ao INAC pelo operador de aeródromo, devendo o mesmo comprovar estarem reunidas as condições objectivas de apreciação ali previstas.

8 — A derrogação é concedida pelo conselho directivo do INAC, no âmbito do procedimento de certificação do aeródromo, nas condições que vierem a ser determinadas e após submissão do respectivo pedido à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, que, para o efeito, ouvirá a Comissão Europeia, nos termos do n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

## Artigo 16.º

## Aeródromos de classe III

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

- a) Existência de uma ATZ, 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 n.º 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 25.º;
- b) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo INAC e outras entidades.

3 — Os aeródromos classificados em classe III devem ainda obedecer aos requisitos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezem-

bro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

4 — Os aeródromos classificados em classe III devem obedecer aos seguintes requisitos de facilitação:

- a) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio;
- b) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário;
- c) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, adequadas à procura de tráfego;
- d) Existência de um programa de manutenção do aeródromo.

5 — Os aeródromos classificados em classe III estão ainda sujeitos aos condicionalismos seguintes:

- a) Realização de voos extracomunitários, desde que autorizados previamente pelas autoridades de fronteira e aduaneiras, pelo director do aeródromo e pelo INAC;
- b) Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pelo director do aeródromo e pelo INAC;
- c) Realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pelo INAC e pelo director do aeródromo e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira.

## Artigo 17.º

## Aeródromos de classe IV

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

- a) Existência de CTR, devidamente definida em conformidade com a legislação aplicável, e de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos, publicados 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 n.º 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 n.º 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 IV devem ainda em termos de segurança obedecer aos requisitos e procedimentos de segurança previstos no n.º 2 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

4 — Os aeródromos classificados em classe 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 n.º 1823/92, da Comissão, de 3 de Julho, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo intracomunitário.

#### Artigo 18.º

##### Código de referência do aeródromo

1 — A cada aeródromo é atribuído um código de referência a determinar de acordo com as características do avião crítico para o qual o aeródromo se destina.

2 — O código de referência previsto no número anterior é definido em função da distância de referência do avião, envergadura de asa e largura exterior do trem de aterragem principal e tem como objectivo fornecer um método simples de interligação entre as características técnicas do avião e do aeródromo conforme especificadas no anexo n.º 14 à Convenção de Chicago.

3 — O código de referência é atribuído pelo INAC de acordo com os critérios previstos no presente artigo e ainda com os requisitos constantes de regulamentação complementar.

## CAPÍTULO IV

### Utilização e exploração de aeródromos

#### SECÇÃO I

##### Condições de funcionamento

#### Artigo 19.º

##### Obrigações do operador de aeródromo

O operador de aeródromo deve:

a) Assegurar o normal funcionamento e garantir a segurança das operações no aeródromo;

b) Facilitar por todos os meios o livre acesso ao aeródromo do pessoal do INAC ou por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspecções;

c) Ser responsável pelas comunicações, relatórios e demais correspondência, de acordo com o presente decreto-lei;

d) Implementar um programa de formação, aprovado pelo INAC, de modo a permitir a actualização de conhecimentos do pessoal ao seu serviço;

e) Ter ao seu serviço um número suficiente de pessoal habilitado e qualificado para realizar todas as tarefas essenciais à regular operação e manutenção do aeródromo, tendo em conta a classe do mesmo e o tipo de operação pretendida;

f) Garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo com o respectivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, a definir pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, quando aplicável, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à classe do aeródromo e ao tipo de aproximação;

g) Desenvolver e implementar um sistema de segurança do aeródromo, a aprovar pelo INAC, nos termos do presente decreto-lei;

h) Estabelecer um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a 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;