MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 55/2010

de 31 de Maio

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

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

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

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

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

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei altera o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio

São alterados os artigos 1.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 8.º, 9.º, 12.º, 14.º, 15.º, 16.º, 17.º, 19.º, 22.º, 25.º, 32.º, 33.º, 34.º, 36.º, 37.º e 39.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, que passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 — . . . . . .
2 — . . . . . .
3 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) . . . . . .
e) As pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de protecção civil.

4 — A certificação das infra-estruturas previstas nas alíneas *b*) a *e*) do número anterior é objecto de legislação ou regulamentação específica, dadas as particularidades das actividades a que se destinam.

Artigo 3.º

[...]

. . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) . . . . . .
e) 'AITA' o agente de informação de tráfego de aeródromo;
f) . . . . . .
g) . . . . . .
h) . . . . . .
i) . . . . . .
j) . . . . . .
l) . . . . . .
m) . . . . . .
n) . . . . . .
o) . . . . . .
p) . . . . . .
q) . . . . . .
r) . . . . . .
s) . . . . . .
t) . . . . . .
u) . . . . . .
v) . . . . . .
x) . . . . . .
z) . . . . . .

Artigo 4.º

[...]

. . . . . .

a) No caso de construção, ampliação ou modificação de pistas para aviões deve ser tida em conta a existência de aglomerados urbanos, estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instala-

ções pirotécnicas ou pecuárias numa área com 600 m de largura, simétrica em relação ao eixo da pista e estendendo-se por um mínimo de 1600 m para além de cada extremidade das pistas;

b) No caso de construção, ampliação ou modificação de heliportos de superfície deve ser tida em conta a existência de estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias, num raio de 300 m a contar do seu centro;

c) No caso das plataformas de estacionamento ou caminhos de circulação para acesso das aeronaves à pista ou heliporto deve ser tida em conta a distância a contar da sua periferia, de locais com o tipo de ocupação e usos do solo referidos na alínea *a*);

d) . . . . . .

e) . . . . . .

f) Os projectos não podem contrariar a demais legislação ou regulamentação complementar, bem como o disposto nas normas constantes dos anexos 3 e 14 à Convenção de Chicago.

Artigo 5.º

[...]

1 — . . . . . .
2 — . . . . . .
3 — . . . . . .
4 — . . . . . .
5 — . . . . . .

6 — Da decisão do INAC devem constar todos os requisitos de natureza operacional, económica, financeira, organizativa, ambiental, de segurança e de facilitação aplicáveis ao projecto, bem como a identificação das fases do projecto necessárias à instrução do processo de certificação.

7 — As fases do projecto referidas no número anterior e os elementos a apresentar nessas fases, têm como referência geral o disposto na secção VI do capítulo II da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de Julho.

8 — *(Anterior n.º 7.)*

Artigo 6.º

Projecto

1 — Cada uma das fases do projecto referidas no artigo anterior carece de aprovação do INAC.

2 — A aprovação do INAC prevista no número anterior consiste na verificação da conformidade das fases do projecto com as normas estabelecidas no anexo 14 à Convenção de Chicago, no Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e ainda com os requisitos previstos em regulamentação complementar.

3 — Os prazos de aprovação de cada uma das fases referidas no presente artigo são definidos em regulamentação complementar, tendo em conta a complexidade de cada fase, não podendo nenhum dos prazos exceder 90 dias seguidos, contados a partir da data da entrega de todos os elementos que integram essa fase.

Artigo 8.º

[...]

1 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .

i) . . . . . .
ii) . . . . . .

d) . . . . . .

i) . . . . . .
ii) . . . . . .
iii) . . . . . .
iv) . . . . . .
v) . . . . . .
vi) . . . . . .
vii) . . . . . .
viii) . . . . . .
ix) . . . . . .
x) . . . . . .
xi) . . . . . .
xii) . . . . . .
xiii) . . . . . .
xiv) . . . . . .
xv) . . . . . .
xvi) . . . . . .
xvii) . . . . . .
xviii) . . . . . .
xix) . . . . . .

xx) Acordos ou protocolos com outras entidades no âmbito dos procedimentos e medidas de segurança operacional.

2 — . . . . . .
3 — . . . . . .

Artigo 9.º

[...]

1 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .

d) Confirmação, após a vistoria final a efectuar pelo INAC e pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, referida no número seguinte, de que os dados do aeródromo, características físicas, superfícies limitativas de obstáculos, ajudas visuais à navegação, de indicação de obstáculos e de indicação de zonas de uso restrito, sistemas eléctricos, serviços, equipamentos, instalações e procedimentos de manutenção do aeródromo, e qualificações e treino de pessoal estão de acordo com as normas e práticas recomendadas no anexo 3, quando aplicável, bem como com as normas constantes do anexo 14, ambos da Convenção de Chicago, e demais legislação em vigor ou regulamentação complementar;

e) . . . . . .
f) . . . . . .
g) . . . . . .

2 — . . . . . .
3 — . . . . . .

Artigo 12.º

[...]

1 — . . . . . .
2 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) Apresentação de um novo manual de aeródromo conforme o disposto no n.º 1 do artigo 8.º para efeitos de aprovação nos termos do n.º 2 do mesmo artigo.

3 — . . . . . .
4 — . . . . . .

Artigo 14.º

[...]

1 — . . . . . .

a) Existência de equipamento de combate a incêndio em conformidade com as normas constantes do anexo 14 da Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
b) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
c) . . . . . .

2 — . . . . . .
3 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) *(Revogada.)*

4 — . . . . . .

Artigo 15.º

[...]

1 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) Existência de equipamento de combate a incêndio e garantia da possibilidade da presença, durante as operações, de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima ou outra, desde que devidamente habilitados, em conformidade com as normas constantes do anexo 14 da Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
c) . . . . . .
d) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
e) . . . . . .
f) . . . . . .
g) . . . . . .

2 — . . . . . .
3 — . . . . . .
4 — . . . . . .
5 — . . . . . .
6 — . . . . . .
7 — . . . . . .
8 — . . . . . .

Artigo 16.º

[...]

1 — . . . . . .

a) Existência de uma ATZ, ou CTR, publicitada em publicações de informação aeronáutica pertinentes;
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago;
e) Existência de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
f) . . . . . .
g) . . . . . .
h) . . . . . .
i) . . . . . .
j) . . . . . .
l) . . . . . .
m) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
n) . . . . . .

2 — . . . . . .
3 — . . . . . .
4 — . . . . . .
5 — . . . . . .

Artigo 17.º

[...]

1 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago;
e) Existência de serviços de emergência permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
f) . . . . . .
g) . . . . . .
h) . . . . . .
i) . . . . . .
j) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
l) . . . . . .
m) . . . . . .

2 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .

3 — . . . . . .
4 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) Existência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 1823/92, da Comissão, de 3 de Julho, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo intracomunitário.

Artigo 19.º

[...]

1 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) . . . . . .
e) . . . . . .
f) . . . . . .
g) . . . . . .
h) Estabelecer um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a garantir a segurança operacional das operações aeroportuárias;
i) . . . . . .
j) . . . . . .
l) . . . . . .

Artigo 22.º

[...]

1 — . . . . . .
2 — No caso do número anterior, o INAC deve remeter à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o plano operacional de trabalhos para o efeito de apreciação.
3 — . . . . . .
4 — . . . . . .
5 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) . . . . . .
e) . . . . . .
f) . . . . . .
g) . . . . . .
h) . . . . . .
i) . . . . . .
j) Proposta de NOTAM a emitir, ou identificação da necessidade de emissão de NOTAM e a respectiva solicitação;
l) . . . . . .

Artigo 25.º

[...]

1 — . . . . . .
2 — . . . . . .
3 — . . . . . .
4 — . . . . . .
5 — . . . . . .
6 — . . . . . .
7 — . . . . . .
8 — O manual do aeródromo deve identificar expressamente o substituto do respectivo director, nas suas ausências, bem como prever as competências que o mesmo delegue naquele, ou noutros funcionários ao serviço do aeródromo, em conformidade com o disposto em regulamentação complementar.
9 — . . . . . .
10 — . . . . . .

Artigo 32.º

[...]

1 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) A inexistência, nos aeródromos de classe I, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 14.º;
c) . . . . . .
d) . . . . . .
e) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 15.º;
f) . . . . . .
g) . . . . . .
h) . . . . . .
i) . . . . . .
j) . . . . . .
l) . . . . . .
m) . . . . . .
n) . . . . . .
o) . . . . . .
p) . . . . . .
q) . . . . . .
r) . . . . . .
s) . . . . . .
t) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *m*) do n.º 1 do artigo 16.º;
u) . . . . . .
v) . . . . . .
x) . . . . . .
z) . . . . . .
aa) . . . . . .
bb) . . . . . .
cc) . . . . . .
dd) . . . . . .
ee) . . . . . .
ff) . . . . . .
gg) . . . . . .
hh) . . . . . .
ii) . . . . . .
jj) . . . . . .
ll) . . . . . .
mm) . . . . . .

nn) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de serviços de emergência próprios e permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme a alínea *e*) do n.º 1 do artigo 17.º;

oo) . . . . . .
pp) . . . . . .
qq) . . . . . .
rr) . . . . . .
ss) . . . . . .
tt) . . . . . .
uu) . . . . . .
vv) . . . . . .
xx) . . . . . .
zz) . . . . . .
aaa) . . . . . .
bbb) . . . . . .
ccc) . . . . . .
ddd) . . . . . .
eee) . . . . . .
fff) . . . . . .
ggg) . . . . . .
hhh) . . . . . .
iii) . . . . . .
jjj) . . . . . .
lll) . . . . . .
mmm) . . . . . .
nnn) . . . . . .

2 — . . . . . .

a) . . . . . .
b) . . . . . .
c) . . . . . .
d) . . . . . .

e) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe I, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 14.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

f) . . . . . .

g) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe II, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 15.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

h) . . . . . .

i) A má conservação da vedação das áreas operacionais, de forma a não impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 15.º, e na alínea *l*) do n.º 1 do artigo 17.º;

j) . . . . . .
l) . . . . . .
m) . . . . . .

n) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe III, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *m*) do n.º 1 do artigo 16.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

o) . . . . . .
p) . . . . . .
q) . . . . . .

r) A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 17.º;

s) . . . . . .

t) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe IV, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *j*) do n.º 1 do artigo 17.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

u) . . . . . .
v) . . . . . .
x) . . . . . .
z) . . . . . .
aa) . . . . . .

bb) A inexistência de um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a garantir a segurança operacional das operações aeroportuárias, conforme o disposto na alínea *h*) do artigo 19.º;

cc) . . . . . .
dd) . . . . . .
ee) . . . . . .
ff) . . . . . .
gg) . . . . . .
hh) . . . . . .
ii) . . . . . .
jj) . . . . . .
ll) . . . . . .
mm) . . . . . .
nn) . . . . . .
oo) . . . . . .

3 — . . . . . .

Artigo 33.º

[...]

1 — Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas.

2 — . . . . . .

Artigo 34.º

[...]

1 — Nos termos previstos na secção II do capítulo II do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, e no artigo 21.º do regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a última redacção dada pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, o

INAC pode determinar a aplicação das seguintes sanções acessórias:

a) Em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra-ordenações previstas nas alíneas *b*), *c*), *d*), *e*), *g*), *h*), *i*), *j*), *l*), *m*), *n*), *o*), *p*), *q*), *r*), *t*), *u*), *v*), *x*), *z*), *aa*), *bb*), *cc*), *dd*), *ee*), *ff*), *hh*), *jj*), *ll*), *mm*), *nn*), *oo*), *pp*), *qq*), *rr*), *ss*), *tt*), *uu*), *vv*), *xx*), *zz*), *bbb*), *hhh*), *iii*) e *jjj*) do n.º 1 do artigo 32.º, o INAC pode aplicar a sanção acessória de cancelamento do certificado de aeródromo;

b) Em caso de reincidência, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra-ordenações previstas nas alíneas *c*), *p*) e *gg*) do n.º 2 do artigo 32.º, o INAC pode aplicar a sanção acessória de suspensão do certificado de aeródromo, pelo período máximo de três anos.

2 — . . . . . .

Artigo 36.º

[...]

1 — O disposto no presente decreto-lei não se aplica aos aeródromos e heliportos abertos ao tráfego à data da sua entrada em vigor e constantes do AIP e do MPC, salvo no que diz respeito aos respectivos projectos de ampliação ou modificação posteriores.

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

3 — Os operadores dos aeródromos devem requerer, no prazo máximo de dois anos, após a data da entrada em vigor do presente decreto-lei, nova certificação junto do INAC no âmbito da qual comprovem estarem cumpridos os requisitos de certificação constantes do presente decreto-lei.

4 — Caso ocorra o termo do período previsto no n.º 2 e ainda esteja pendente o processo de certificação, requerido de acordo com o número anterior, o INAC pode emitir uma autorização provisória de utilização da infra-estrutura, desde que devidamente fundamentado o motivo da não conclusão do processo de certificação e que as razões da não emissão do certificado não ponham em causa as condições de segurança operacional de funcionamento da infra-estrutura.

5 — A autorização referida no número anterior tem carácter excepcional e temporário, devendo conter obrigatoriamente prazo de validade, a fixar em função da complexidade da correcção das não conformidades apontadas pelo INAC para não concluir o processo de certificação e ainda eventuais limitações, restrições e todas as condições de operação, de modo a que nunca a segurança seja posta em causa.

Artigo 37.º

[...]

1 — Os processos de certificação pendentes à data da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, e respeitantes a aeródromos ou heliportos ainda não abertos ao tráfego na data de entrada em vigor do presente decreto-lei são apreciados e decididos segundo os procedimentos de certificação instituídos pelo INAC antes da data da entrada em vigor daquele decreto-lei.

2 — Os processos referidos no número anterior pendentes por falta de elementos necessários à sua instrução serão mantidos em aberto pelo no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei, findo o qual, se o processo ainda não estiver devidamente instruído, são liminarmente indeferidos.

3 — A certificação prevista no n.º 1 é válida pelo período previsto no n.º 2 do artigo anterior.

4 — São aplicáveis ao processo de certificação previsto no presente artigo, os n.os 3, 4 e 5 do artigo anterior.

Artigo 39.º

[...]

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

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio

São aditados ao Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, os artigos 37.º-A e 38.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 37.º-A

Pistas e heliportos

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

a) A autorização é limitada no tempo;

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

c) A autorização deve conter todas as limitações, restrições e condições operacionais, decorrentes da avaliação feita nos termos da alínea anterior;

d) A infra-estrutura autorizada deve ser objecto de inspecções periódicas a realizar pelo INAC.

Artigo 38.º-A

Contratos de concessão

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

Artigo 4.º

Norma revogatória

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

Artigo 5.º

Republicação

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

Artigo 6.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Fevereiro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Augusto Ernesto Santos Silva — Alberto de Sousa Martins — António Augusto da Ascenção Mendonça — Fernanda Maria Rosa do Carmo Julião — José Mariano Rebelo Pires Gago.*

Promulgado em 25 de Maio de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 30 de Maio de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas.

2 — O presente decreto-lei procede ainda à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

3 — Excluem-se do âmbito de aplicação deste decreto-lei:

a) Os aeródromos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de defesa militar, manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal, ainda que utilizados em operações com aeronaves civis;

b) As pistas para aeronaves ultraleves;

c) As pistas para fins agrícolas;

d) Os heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica;

e) As pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de protecção civil.

4 — A certificação das infra-estruturas previstas nas alíneas *b*) a *e*) do número anterior é objecto de legislação ou regulamentação específica, dadas as particularidades das actividades a que se destinam.

Artigo 2.º

Definições

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

a) «Aeródromo» a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves;

b) «Aeródromo de uso privado» o aeródromo não aberto ao tráfego aéreo em geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar;

c) «Aeródromo de uso público» o aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;

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

e) «Aeronave crítica» o avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infra-estrutura aeroportuária;

f) «Aeroporto» o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional, de acordo com as condições estabelecidas no presente decreto-lei;

g) «Área de manobra» a parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento;

h) «Área de movimento» a parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento;

i) «Auditoria» a análise independente de um sistema, de um produto ou de um processo determinado, mediante a qual se determina se os procedimentos são adequados e correctamente aplicados e os requisitos cumpridos, com a finalidade de promover a sua autocorrecção;

j) «Avião» a aeronave mais pesada que o ar, com propulsão própria, cuja sustentação em voo é obtida essencialmente através de reacções aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas em certas condições de voo;

l) «Aviação geral» toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou de trabalho aéreo;

m) *«Briefing»* a reunião em que são fornecidas instruções ou informação preparatória para o planeamento ou execução de uma operação;

n) «Centro de meteorologia aeronáutica» a instalação localizada no aeródromo preparada para fornecer serviços de meteorologia à navegação aérea nacional e internacional, cujas funções consistem em preparar ou obter previsões e outras informações relevantes, para os voos da sua responsabilidade, facultar briefing, consulta e documentação de voo a tripulações ou pessoal das operações de voo e expor a informação meteorológica disponível;

o) «Convenção de Chicago» a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em 7 de Dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Português em 28 de Abril de 1948;

p) «Convenção Schengen» o acordo relativo à supressão gradual dos controlos documentais nas fronteiras comuns e instauração de um regime de livre circulação para todos os nacionais dos Estados signatários, dos outros Estados membros ou de países terceiros, celebrado em 14 de Junho de 1985 e ratificado pelo Estado Português em 29 de Setembro de 1993;

q) «Escala» qualquer operação de aterragem, permanência e descolagem de uma aeronave entre a origem e o destino final de um voo;

r) «Estado terceiro» o Estado não integrante da União Europeia;

s) «Facilitação» o conjunto de medidas e procedimentos com o objectivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessá-

rios do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, alfândega e outras entidades relacionadas com a segurança operacional, bem como a regularidade e eficiência da navegação aérea;

t) «Heliporto» o aeródromo ou área definida numa estrutura com vista a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentos à superfície de helicópteros e respectivos serviços de apoio;

u) «Heliporto de superfície» o heliporto situado no solo ou na água;

v) «Heliporto elevado» o heliporto situado sobre uma estrutura artificial mais alta que o solo;

x) «Informação meteorológica de terminal aéreo» o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM n.º 306), cujo conteúdo consiste na previsão das condições meteorológicas que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança para um determinado período de tempo;

z) «Inspecção» o processo de verificação com vista a examinar, testar, aferir ou por qualquer outra forma comparar um objecto ou processo com os requisitos legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis;

aa) «Lado ar» a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado;

bb) «Lado terra» todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar;

cc) «Manual de aeródromo» o manual que contém toda a informação relativa, nomeadamente, à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais de segurança e de segurança operacional, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo;

dd) «Operador de aeródromo» o titular do certificado de aeródromo;

ee) «Pista» a aérea rectangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;

ff) «Relatório meteorológico» o comunicado meteorológico de rotina, redigido em linguagem clara e abreviada, nos termos do documento ICAO n.º 8400, cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas que ocorrem, em pontos ou áreas específicas do aeródromo, à hora respectiva, e é disseminado pelos utilizadores locais (unidades ATS e operadores) bem como via ATIS;

gg) «Relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica» o comunicado meteorológico de rotina, em forma de código (documento OMM n.º 306), cujo conteúdo consiste na descrição das condições meteorológicas gerais que ocorrem num aeródromo e a sua vizinhança, à hora respectiva, e é disseminado para além do aeródromo (divulgação nacional e internacional, via AFTN), bem como via VOLMET;

hh) «Segurança (security)» a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;

ii) «Segurança operacional (safety)» a combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas actividades aeronáuticas;

jj) *«Self-briefing»* a obtenção pelo próprio da informação necessária para preparar o planeamento ou a execução de uma operação;

ll) «Sistema de gestão de segurança» o sistema de gestão destinado a garantir o controlo da segurança operacional de um determinado aeródromo;

mm) «Trabalho aéreo» a operação de aeronave utilizada em serviços especializados, nomeadamente para fins agrícolas, fotografia aérea, combate a incêndios, observação e patrulha, busca e salvamento e publicidade aérea;

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

oo) «Voo extracomunitário» a ligação aérea efectuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em território de Estados terceiros;

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

qq) «Voo intracomunitário» a ligação aérea efectuada entre dois ou mais aeroportos comunitários que não se inicie, termine ou faça escala num aeródromo de Estado terceiro;

rr) «Voo misto» o voo que serve três ou mais aeroportos, com origem, destino ou escala em aeroporto de Estado terceiro ou de Estado membro não aderente à Convenção de Schengen;

ss) «Voo Schengen» o voo com origem, destino ou escala em aeródromos dos Estados aderentes à Convenção de Schengen.

Artigo 3.º

Abreviaturas

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

a) «AFIS» (Aerodrome Flight Information Service) o serviço de informação de voo;

b) «AFTN» (Aeronautical Fixed Telecomunications Network) a rede fixa de comunicações aeronáuticas;

c) «AIP» (Aeronautical Information Publication) a publicação de informação aeronáutica emitida sob responsabilidade do Estado;

d) «AIS» (Aeronautical Information Service) os serviços de informação aeronáutica;

e) «AITA» o agente de informação de tráfego de aeródromo;

f) «ASA» a autoridade de segurança do aeródromo;

g) «ATIS» a Air Traffic Information Services;

h) «ATS» a Air Traffic Services;

i) «ATZ» (Aerodrome Traffic Zone) a zona de tráfego de aeródromo;

j) «CIA» a circular de informação aeronáutica;

l) «CTR» (Control Zone) a zona de controlo;

m) «FAP» a Força Aérea Portuguesa;

n) «FIR» (Flight Information Region) a região de informação de voo;

o) «INAC» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;

p) «METAR» (Meteorological Aviation Report) o relatório de rotina de informação meteorológica aeronáutica;

q) «MET report» (Meteorological Report) o relatório meteorológico;

r) «MPC» o Manual do Piloto Civil;

s) «NOTAM» (Notice to Air Man) o aviso à navegação aérea;

t) «PIB» (Pre-flight Information Bulletin) o boletim de informação antes do voo;

u) «SIO» o Sistema Integrado de Observação;

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

CAPÍTULO II

Construção e certificação de aeródromos

SECÇÃO I

Construção, ampliação ou modificação

Artigo 4.º

Condições de viabilidade

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

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

Artigo 5.º

Apreciação prévia de viabilidade

1 — Os procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo iniciam-se através de requerimento a apresentar junto do INAC, que procede a uma apreciação prévia de viabilidade, nos termos do artigo anterior.
2 — O requerimento de apreciação prévia referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes elementos:

a) Identificação do requerente;
b) Comprovativo da qualidade de proprietário, arrendatário, usufrutuário ou do título de posse;
c) Declaração da câmara municipal da área comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respectivo plano director municipal, ou, no caso da sua implantação incidir sobre mais de um concelho, declaração das respectivas câmaras municipais, excepto no caso de modificações dentro do aeródromo;
d) Memória descritiva e justificativa da finalidade do projecto, indicação da aeronave crítica e caracterização sumária das infra-estruturas e equipamentos pretendidos;
e) Plantas de localização em cartas topográficas nas escalas de 1:50 000, de 1:25 000 e de 1:10 000 e plantas relativas às superfícies de desobstrução na escala de 1:25 000;
f) Parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais;
g) Parecer técnico vinculativo, emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia que define o tipo de informação meteorológica compatível com as características do aeródromo, nomeadamente o tipo de aproximação à pista.

3 — Constitui fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, conforme previsto na alínea *f*) do número anterior, bem como a inexistência do parecer técnico mencionado na alínea *g*) do número anterior.
4 — O INAC deve comunicar ao requerente a sua decisão no prazo de 90 dias a contar da data de entrega do requerimento referido no n.º 1.
5 — A contagem do prazo referido no número anterior apenas se inicia quando se verifique que o requerimento inicial se encontra devidamente instruído nos termos do n.º 2.
6 — Da decisão do INAC devem constar todos os requisitos de natureza operacional, económica, financeira, organizativa, ambiental, de segurança e de facilitação aplicáveis ao projecto, bem como a identificação das fases do projecto necessárias à instrução do processo de certificação.
7 — As fases do projecto referidas no número anterior e os elementos a apresentar nessas fases, têm como referência geral o disposto na secção VI do capítulo II da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de Julho.
8 — Da decisão do INAC cabe recurso tutelar para o membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil.

Artigo 6.º

Projecto

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

seguidos, contados a partir da data da entrega de todos os elementos que integram essa fase.

SECÇÃO II

Certificação

Artigo 7.º

Requerimento

1 — O requerimento para efeitos de certificação de um aeródromo deve ser acompanhado do respectivo manual do aeródromo e demais elementos previstos em regulamentação complementar.

2 — O requerimento previsto no número anterior deve ainda ser acompanhado de documento comprovativo da existência do direito real sobre o aeródromo.

Artigo 8.º

Manual de aeródromo

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

a) Informações de carácter geral, incluindo o âmbito da sua certificação, condições de utilização, carta de obstáculos, referência à existência de um serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a informação aeronáutica pertinente, sistema de registo de movimentos de aeronaves, obrigações e direitos do operador do aeródromo;

b) Localização do aeródromo, incluindo plantas e dados relativos ao registo de propriedade;

c) Informação a ser divulgada através do AIS, contendo os seguintes elementos:

i) Nome, localização, coordenadas WGS84, elevação, temperatura de referência, farol, quando aplicável, e identificação do operador do aeródromo;

ii) Dimensões do aeródromo e informação relacionada;

d) Procedimentos e medidas de segurança operacional, contendo os seguintes elementos:

i) Sistema de registos;
ii) Acessos à área de movimento;
iii) Plano de emergência do aeródromo;
iv) Salvamento e luta contra incêndios;
v) Inspecção à área de movimento e superfícies livre de obstáculos;
vi) Ajudas visuais luminosas e sistema eléctrico;
vii) Manutenção da área de movimento;
viii) Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo;
ix) Gestão da placa;
x) Gestão da segurança da placa;
xi) Controlo de veículos no lado ar;
xii) Gestão dos riscos de intrusão de vida animal;
xiii) Controlo de obstáculos;
xiv) Remoção de aeronaves;
xv) Manuseamento e armazenamento de matérias perigosas;
xvi) Operações em baixa visibilidade, quando aplicável;
xvii) Protecção das instalações de radar, ajudas rádio, telecomunicações e das respectivas servidões;
xviii) Sistema de gestão de segurança operacional;
xix) Administração do aeródromo;
xx) Acordos ou protocolos com outras entidades no âmbito dos procedimentos e medidas de segurança operacional.

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

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

Artigo 9.º

Requisitos de emissão do certificado

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

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

b) Indicação de um director de aeródromo;

c) Existência de manual de aeródromo aprovado;

d) Confirmação, após a vistoria final a efectuar pelo INAC e pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, referida no número seguinte, de que os dados do aeródromo, características físicas, superfícies limitativas de obstáculos, ajudas visuais à navegação, de indicação de obstáculos e de indicação de zonas de uso restrito, sistemas eléctricos, serviços, equipamentos, instalações e procedimentos de manutenção do aeródromo, e qualificações e treino de pessoal estão de acordo com as normas e práticas recomendadas no anexo 3, quando aplicável, bem como com as normas constantes do anexo 14, ambos da Convenção de Chicago, e demais legislação em vigor ou regulamentação complementar;

e) Existência de procedimentos operacionais do aeródromo que garantam a segurança das aeronaves;

f) Existência de programa de segurança do aeródromo aprovado, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, contendo toda a informação relativa à organização de segurança aeroportuária, medidas e procedimentos, por forma a prevenir a ocorrência de actos de interferência ilícita;

g) Seguro obrigatório de responsabilidade civil.

2 — O certificado do aeródromo é emitido pelo INAC, no prazo de 30 dias, após a vistoria final às instalações, equipamentos e serviços inerentes à classificação estabelecida no capítulo III, prevista na alínea *d*) do número anterior.

3 — No caso de serem detectadas desconformidades na vistoria prevista no número anterior, o certificado de aeródromo só será emitido após a correcção das mesmas.

Artigo 10.º

Certificado de aeródromo

1 — Nenhum aeródromo pode estar aberto ao tráfego aéreo sem estar certificado nos termos do presente decreto-lei.

2 — Do certificado de aeródromo devem constar os seguintes elementos:

a) Número do certificado;

b) Nome do aeródromo;

c) Coordenadas geográficas do aeródromo no sistema WGS 84;
d) Nome e sede do titular do certificado;
e) Classe atribuída ao aeródromo de acordo com o definido no capítulo III;
f) Especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos que constam dos anexos ao certificado e do qual fazem parte integrante;
g) Parecer emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, quando aplicável, certificando que as instalações e equipamentos se encontram em conformidade com o previsto no anexo n.º 3 à Convenção Internacional de Aviação Civil.

3 — O modelo do certificado de aeródromo é aprovado em regulamentação complementar.
4 — O certificado é alterado sempre que se alterem os elementos dele constantes e desde que os mesmos tenham sido previamente aprovados pelo INAC.
5 — Pela emissão ou alteração do certificado é devido ao INAC o pagamento de uma taxa a fixar por portaria do membro do Governo responsável pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações.
6 — Pela emissão do parecer técnico previsto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 5.º é devido à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o pagamento de uma taxa a fixar por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações e da ciência, tecnologia e ensino superior.

Artigo 11.º

Validade, revalidação, renovação e cancelamento do certificado

1 — O certificado de aeródromo é válido pelo prazo de cinco anos a partir da data da sua emissão, podendo ser sucessivamente revalidado por iguais períodos, salvo o disposto no n.º 3.
2 — A revalidação dos certificados deve ser precedida de inspecções 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 inspecção 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 inspecções realizadas pelo INAC e, quando aplicável, pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, se concluir estarem preenchidos todos os requisitos de certificação previstos no presente decreto-lei.
5 — Pela revalidação ou renovação do certificado de aeródromo é devido ao INAC e à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o pagamento de taxas a fixar por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações e da ciência tecnologia e ensino superior.
6 — O certificado de aeródromo pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

Artigo 12.º

Transferência da titularidade do certificado

1 — A transferência da titularidade do certificado carece de prévia autorização do INAC.
2 — O INAC autoriza a transferência da titularidade do certificado nas seguintes condições:

a) Apresentação de requerimento pelo futuro titular do certificado, com uma antecedência mínima de 90 dias em relação à data em que pretende assumir a responsabilidade da operação do aeródromo;
b) Prova da transferência de titularidade do direito real sobre o aeródromo e de que se mantêm todas as condições que permitiram a emissão do certificado inicial;
c) Apresentação de um novo manual de aeródromo conforme o disposto no n.º 1 do artigo 8.º para efeitos de aprovação nos termos do n.º 2 do mesmo artigo.

3 — Durante o processo de transferência da titularidade do certificado, o INAC pode emitir um certificado provisório, desde que a sua emissão seja de interesse público e estejam garantidas as condições de segurança das operações aéreas e o cumprimento do programa de segurança do aeródromo.
4 — O certificado provisório previsto no número anterior caduca nas seguintes condições:

a) Na data em que for transferida a titularidade do certificado de aeródromo;
b) Na data indicada no certificado provisório;
c) Na data do indeferimento do requerimento apresentado ao INAC.

CAPÍTULO III

Classificação de aeródromos

Artigo 13.º

Classificação

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

Artigo 14.º

Aeródromos de classe I

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

a) Existência de equipamento de combate a incêndio em conformidade com as normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;

b) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;
c) Existência de um telefone e fax para contacto directo com o responsável do aeródromo.

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

a) Existência de um director de aeródromo ou de um responsável de aeródromo, conforme determinação do INAC em função da actividade do aeródromo, a estabelecer em regulamentação complementar;
b) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.

3 — Os aeródromos classificados em classe I estão sujeitos aos condicionalismos seguintes:

a) Interdição de utilização como base de escolas de aviação para pilotos profissionais;
b) Interdição de utilização para voos internacionais;
c) Interdição de utilização em operações de transporte aéreo;
d) *(Revogada.)*

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

Artigo 15.º

Aeródromos de classe II

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

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

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

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

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

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

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

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

6 — Os requisitos e procedimentos previstos no n.º 3 podem ser objecto de derrogação nos termos dos n.os 3 e 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 e Abril.
7 — A derrogação prevista no número anterior é requerida ao INAC pelo operador de aeródromo, devendo o mesmo comprovar estarem reunidas as condições objectivas de apreciação ali previstas.
8 — A derrogação é concedida pelo conselho directivo do INAC, no âmbito do procedimento de certificação do aeródromo, nas condições que vierem a ser determinadas e após submissão do respectivo pedido à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, que, para o efeito, ouvirá a Comissão Europeia, nos termos do n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril.

Artigo 16.º

Aeródromos de classe III

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

a) Existência de uma ATZ, ou CTR, publicitada em publicações de informação aeronáutica pertinentes;
b) Existência de instalações adequadas, nomeadamente de observação de área de manobra e da vizinhança do aeródromo, equipamentos e pessoal devidamente habilitado para prestação de AFIS;
c) Existência de equipamento de ajuda rádio e procedimento de aproximação aprovado e publicado no AIP e demais publicações de informação aeronáutica pertinentes;
d) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos

termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago;

e) Existência de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;

f) Existência de equipamento, meios ou pessoal devidamente habilitado, designadamente para operar comunicações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e com os serviços de emergência;

g) Existência de um serviço de meteorologia, com um SIO e com instalações tecnicamente compatíveis com a natureza do serviço, certificado pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, e com técnicos qualificados e certificados por essa autoridade ou por entidade em quem esta delegar;

h) Existência de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo;

i) Existência de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio;

j) Existência de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas;

l) Existência de um programa de manutenção do aeródromo;

m) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;

n) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas.

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

a) Existência de um director de aeródromo conforme ao disposto no artigo 25.º;

b) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo INAC e outras entidades.

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

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

a) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio;

b) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário;

c) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, adequadas à procura de tráfego;

d) Existência de um programa de manutenção do aeródromo.

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

a) Realização de voos extracomunitários, desde que autorizados previamente pelas autoridades de fronteira e aduaneiras, pelo director do aeródromo e pelo INAC;

b) Realização de voos intracomunitários, desde que previamente autorizados pela autoridade de fronteira, pelo director do aeródromo e pelo INAC;

c) Realização de voos Schengen, desde que previamente autorizados pelo INAC e pelo director do aeródromo e com notificação prévia do voo à autoridade de fronteira.

Artigo 17.º

Aeródromos de classe IV

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

a) Existência de CTR, devidamente definida em conformidade com a legislação aplicável, e de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos, publicitados em publicações de informação aeronáutica pertinentes;

b) Ter em funcionamento os equipamentos mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo por instrumentos e adequados ao tipo de operação a efectuar;

c) Existência de torre de controlo, equipamento e pessoal qualificado e devidamente certificado pelo INAC para o exercício do controlo de tráfego aéreo do aeródromo e equipamento adequado ao exercício das suas funções, incluindo a emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e gravação das comunicações relativas a esses serviços;

d) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago;

e) Existência de serviços de emergência permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;

f) Existência de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio;

g) Existência de um sistema de energia eléctrica de emergência compatível com os equipamentos de apoio às operações pretendidas;

h) Existência de um sistema de gestão de segurança operacional;

i) Existência de um programa de manutenção do aeródromo;

j) Existência de dispositivos de sinalização para aviso a aeronaves de que o aeródromo não está em condições operacionais;

l) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas;

m) Existência de um centro de meteorologia aeronáutica, a operar pelo prestador de serviços certificado pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia,

com elaboração e disseminação regular de observações e respectivos Met Report e METAR, assim como as TAF, para além do apoio às tripulações ou outros utilizadores aeronáuticos, através de briefings e fornecimento de documentação de voo quer local, quer recebido de outros centros meteorológicos.

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

a) Existência de um director de aeródromo conforme o disposto no artigo 25.º;
b) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo INAC e outras entidades.

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

a) Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respectiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio;
b) Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo sanitário e fitossanitário;
c) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio adequadas à procura de tráfego;
d) Existência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 1823/92, da Comissão, de 3 de Julho, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo intracomunitário.

Artigo 18.º

Código de referência do aeródromo

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

CAPÍTULO IV

Utilização e exploração de aeródromos

SECÇÃO I

Condições de funcionamento

Artigo 19.º

Obrigações do operador de aeródromo

O operador de aeródromo deve:

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

Artigo 20.º

Auditorias e inspecções internas

1 — O operador do aeródromo deve efectuar auditorias regulares ao seu sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o operador do aeródromo deve estabelecer um plano anual de auditorias e inspecções, a aprovar pelo INAC.

3 — As auditorias devem abranger toda a actividade do aeródromo.

4 — O operador do aeródromo deve assegurar que as auditorias, inspecções a instalações, equipamentos e serviços sejam efectuados por pessoal especializado e qualificado para cada situação.

5 — No final de cada auditoria e inspecção deve ser sempre efectuado um relatório assinado pelos técnicos que a realizaram.

6 — O operador deve manter uma cópia dos relatórios durante um período mínimo de cinco anos, devendo disponibilizá-los ao INAC, sempre que solicitados.

7 — O operador do aeródromo deve providenciar pela avaliação do cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores referidos na alínea *i*) do artigo anterior, através de auditorias e de inspecções, realizadas por si ou por terceiros quando devidamente reconhecidos pelo INAC.

Artigo 21.º

Comunicações obrigatórias

1 — O operador deve assegurar-se, no momento em que toma conhecimento da informação contida no AIP, seus suplementos e emendas, NOTAM, PIB e CIA emitidas pelo AIS, que a mesma é correcta e actual, devendo comunicar por escrito e de imediato ao AIS quaisquer imprecisões ou omissões que detecte.

2 — Sem prejuízo do cumprimento do disposto no número seguinte, o operador de aeródromo deve comunicar por escrito ao AIS e ao INAC, com uma antecedência mínima de 28 dias relativamente à data da sua concretização, as alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afectar a fiabilidade da informação contida em qualquer publicação referida no número anterior.

3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o operador deve notificar o AIS e tomar medidas para que o órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e de operações de voo recebam notificação imediata e pormenorizada de qualquer uma das seguintes circunstâncias de que tenha conhecimento:

a) Obstáculos, obstruções e perigos temporários, nomeadamente qualquer perfuração, por um objecto, das superfícies limitativas de obstáculos referentes ao aeródromo, ou a existência de qualquer obstrução ou condição perigosa que afecte a segurança da aviação, no aeródromo ou na sua vizinhança;

b) Alteração do nível de serviço do aeródromo, nomeadamente a degradação ou redução dos serviços de controlo de tráfego aéreo, comunicações, serviços de emergência, abastecimento de combustível, aduaneiros e de imigração;

c) Encerramento de qualquer parte da área de movimento do aeródromo;

d) Qualquer outra condição que possa afectar a segurança da aviação e relativamente às quais se torna necessário tomar precauções.

4 — Sempre que não for possível ao operador do aeródromo fazer chegar a informação a que se refere o número anterior ao órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e serviço de operações de voo, deve o mesmo dar conhecimento imediato dos factos aos pilotos através de qualquer meio ao seu alcance.

Artigo 22.º

Obras no aeródromo

1 — Sempre que sejam programadas obras de beneficiação, reconstrução, ampliação ou modificação do aeródromo que pela sua natureza e duração possam conduzir à degradação da segurança da operação, o operador deve apresentar ao INAC um plano operacional de trabalhos, para efeitos de aceitação prévia, no prazo máximo de 15 dias a contar da data da entrega do plano acima mencionado para o efeito de emissão de parecer.

2 — No caso do número anterior, o INAC deve remeter à autoridade nacional competente no domínio da meteorologia o plano operacional de trabalhos para o efeito de apreciação.

3 — O plano referido no n.º 1 deve ser remetido ao INAC com a antecedência mínima de 75 dias.

4 — Nos casos de reconhecida urgência, o prazo referido no número anterior pode ser reduzido, desde que os trabalhos sejam previamente autorizados pelo INAC e divulgados via NOTAM.

5 — Do plano operacional de trabalhos devem constar os seguintes elementos:

a) Projecto e memória descritiva dos trabalhos a efectuar;

b) Faseamento e calendarização da obra;

c) Indicação das distâncias declaradas referentes à pista afectada, nos casos em que houver necessidade de alteração ou deslocação de soleiras;

d) Alterações à sinalização diurna e luminosa;

e) Trabalhos em áreas adjacentes às pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento;

f) Controlo de acessos à área de trabalhos;

g) Medidas de segurança operacional;

h) Medidas de segurança aeroportuária contra actos de interferência ilícita;

i) Alteração de procedimentos relativos à operação de aeronaves;

j) Proposta de NOTAM a emitir, ou identificação da necessidade de emissão de NOTAM e a respectiva solicitação;

l) Quaisquer outros elementos que o operador considere relevantes para o plano.

Artigo 23.º

Inspecções extraordinárias

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

a) Imediatamente após a ocorrência de um incidente ou acidente com aeronave;

b) Durante o período em que decorram trabalhos de construção ou reparação das instalações ou equipamentos do aeródromo considerados críticos para a segurança da operação das aeronaves;

c) Em qualquer outra situação imprevista em que ocorram condições susceptíveis de afectar a segurança operacional do aeródromo.

Artigo 24.º

Avisos de perigo

1 — O operador do aeródromo deve colocar avisos de perigo em qualquer área pública adjacente à área de movimento sempre que os voos de aeronaves a baixa altitude no aeródromo ou na sua vizinhança ou a rolagem de aeronaves possam constituir perigo para pessoas ou tráfego de veículos.

2 — Nas situações em que a área pública referida no número anterior não se encontre sob o controlo do operador do aeródromo, deve o mesmo solicitar à entidade responsável por essa área a colocação dos avisos de perigo.

Artigo 25.º

Director do aeródromo

1 — Todos os aeródromos devem ter um director, nos termos do presente decreto-lei, que superintenda o respectivo funcionamento e assegure o cumprimento das leis e regulamentos em vigor, bem como dos procedimentos estabelecidos no manual do aeródromo.

2 — O director é designado pelo operador do aeródromo, após prévia aprovação do INAC.

3 — O director deve fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo nomeadamente o direito a solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação.

4 — O director é responsável perante o INAC quanto à supervisão do cumprimento das normas, regulamentos e instruções do INAC em matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação.

5 — O director deve, nos termos da lei, comunicar ao INAC todas as ocorrências susceptíveis de afectarem a segurança operacional do aeródromo.

6 — O director deve, nos termos da lei, participar ao INAC e à autoridade policial competente quaisquer actos ilícitos.

7 — A designação do director de aeródromo depende da posse de habilitações adequadas a definir pelo INAC em regulamentação complementar.

8 — O manual do aeródromo deve identificar expressamente o substituto do respectivo director, nas suas ausências, bem como prever as competências que o mesmo delegue naquele, ou noutros funcionários ao serviço do aeródromo, em conformidade com o disposto em regulamentação complementar.

9 — A violação dos deveres do director do aeródromo previstos nos n.os 4, 5 e 6 dá lugar à instauração e instrução de processo de inquérito pelo INAC com vista à eventual perda da titularidade do cargo, nos termos do artigo seguinte.

10 — O disposto no presente artigo é também aplicável ao responsável de aeródromo previsto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 14.º

Artigo 26.º

Processo especial

1 — Sempre que o INAC tiver conhecimento, por qualquer meio, da violação dos deveres do director do aeródromo previstos no artigo anterior, deve instaurar e instruir um processo especial de inquérito, com vista ao apuramento dos factos.

2 — Qualquer decisão proferida no âmbito do processo previsto no número anterior pressupõe a prévia audição do director do aeródromo sobre as razões invocadas, independentemente de quaisquer outras diligências de prova que o INAC entenda necessárias para o apuramento dos factos.

3 — Quando se revele necessário para a instrução do processo ou para a defesa da segurança da aviação civil, o INAC pode, como medida cautelar, suspender de imediato o exercício das funções do director de aeródromo, mediante decisão devidamente fundamentada.

4 — Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifiquem, 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 nos n.os 4 e 5 aplica-se o disposto no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, com as necessárias adaptações.

7 — As decisões proferidas nos termos do presente artigo são obrigatoriamente comunicadas pelo INAC ao operador de aeródromo.

8 — Quando for decidida a perda da titularidade do cargo, o operador deve, no prazo máximo de 15 dias, nomear um novo director.

SECÇÃO II

Situações excepcionais

Artigo 27.º

Derrogações permanentes

1 — O INAC pode isentar um operador de aeródromo do cumprimento de alguns dos requisitos previstos no presente decreto-lei, atendendo a razões imperativas, nomeadamente, de carácter orográfico ou de interesse público, mediante requerimento devidamente fundamentado.

2 — A derrogação prevista no número anterior só é concedida se o operador do aeródromo demonstrar que foram estabelecidos meios alternativos para garantir os níveis de segurança e de segurança operacional equivalentes, podendo o INAC impor limitações operacionais complementares.

3 — Caso as razões que determinaram a isenção prevista no n.º 1 deixarem de subsistir, o INAC pode proceder ao seu levantamento.

Artigo 28.º

Derrogações temporárias

1 — O INAC pode isentar temporariamente o operador do aeródromo do cumprimento dos requisitos e dos condicionalismos previstos no presente decreto-lei para a utilização de aeródromos das diferentes classes, tendo em conta a existência de razões de interesse público, devidamente fundamentadas em requerimento a apresentar pelo operador do aeródromo.

2 — Podem ainda ser concedidas as derrogações previstas no número anterior em situações de emergência, devidamente comprovadas, e mediante comunicação ao INAC.

3 — A derrogação prevista no n.º 1 é concedida nas condições mencionadas no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 29.º

Operação de aeronaves civis em aeródromos militares

1 — A operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares depende de aprovação do INAC, após autorização das autoridades militares competentes.

2 — A utilização permanente de aeródromos militares por aeronaves civis carece de aprovação do INAC, após autorização do Ministério da Defesa Nacional, devendo os procedimentos de certificação e inspecção do aeródromo, incluindo as infra-estruturas, serviços, equipamentos, sistemas, pessoal e procedimentos, ser estabelecidos por protocolo a celebrar entre o INAC e as autoridades militares competentes.

3 — Excluem-se do disposto nos números anteriores as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço, situações de emergência e operações com aeronaves de aviação geral.

Artigo 30.º

Utilização excepcional de locais não certificados

1 — A utilização pontual por aeronaves de locais não certificados nos termos do presente decreto-lei reveste-se de carácter excepcional e deve ser do conhecimento prévio do INAC, ficando sujeita ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

a) Autorização prévia do proprietário ou possuidor desse local;

b) O local se situe fora de perímetros urbanos definidos em sede de planos directores municipais;

c) Não existam edifícios destinados a fins habitacionais, de lazer, de ensino, de culto, de saúde ou instalações pecuárias, num raio de 300 m planimétricos a contar do local de aterragem;

d) A operação não implique o estacionamento da aeronave nesse local entre o pôr e o nascer do sol;

e) O voo seja realizado em conformidade com as regras do ar estabelecidas no anexo II à Convenção de Chicago e demais normativos em vigor.

2 — A utilização excepcional prevista no número anterior deve ser comunicada ao INAC e à autoridade policial mais próxima com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência.

3 — A verificação do cumprimento do disposto nos n.os 1 e 2 é da responsabilidade do operador da aeronave e do seu piloto comandante.

4 — Excluem-se do disposto no n.º 1 as situações de emergência e as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço.

CAPÍTULO V

Disposições contra-ordenacionais e medidas cautelares

Artigo 31.º

Fiscalização

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

Artigo 32.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil muito grave:

a) A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 10.º;

b) A inexistência, nos aeródromos de classe I, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto nas normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 14.º;

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

d) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de meios de comunicação que permitam o contacto das tripulações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 15.º;

e) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de equipamento de combate a incêndio em conformidade com o previsto nas normas constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 15.º;

f) A falta de diligência, nos aeródromos de classe II, no sentido de assegurar, durante as operações, a existência de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima ou outra desde que devidamente habilitados, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 15.º;

g) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas, conforme o disposto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 15.º;

h) A inexistência de vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 15.º;

i) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe II, do ponto 2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 15.º;

j) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar, conforme o disposto no ponto 2.2.1, alínea *i*), do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;

l) A transição, nos aeródromos de classe II, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as condições previstas na alínea *vii*) do ponto 2.2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;

m) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de mecanismos de controlo de acesso em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas em conformidade com o disposto nos pontos 2.2.2 e 2.2.3 do anexo

ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;

n) A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe II, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos, em conformidade com o disposto no ponto 2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;

o) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe II, do disposto no ponto 2.4 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 15.º;

p) A violação, nos aeródromos de classe II, dos condicionalismos previstos no n.º 5 do artigo 15.º;

q) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de uma zona de tráfego de aeródromo, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 16.º;

r) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de instalações adequadas, equipamentos e pessoal devidamente habilitado para prestação de AFIS, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 16.º;

s) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de uma estação meteorológica e de técnicos habilitados e certificados pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia para operar conforme o disposto na alínea *g*) do n.º 1 do artigo 16.º;

t) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *m*) do n.º 1 do artigo 16.º;

u) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de equipamento, meios ou pessoal devidamente habilitado para operar comunicações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo adjacentes, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e com os serviços de emergência, conforme o disposto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 16.º;

v) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas, conforme o disposto na alínea *j*) do n.º 1 do artigo 16.º;

x) A inexistência de vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *n*) do n.º 1 do artigo 16.º;

z) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe III, do ponto 2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 16.º;

aa) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar, conforme o disposto no ponto 2.2.1, alínea *i*), do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;

bb) A transição, nos aeródromos de classe III, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as condições previstas na alínea *vii*) do ponto 2.2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;

cc) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de mecanismos de controlo de acessos em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas em conformidade com o disposto nos pontos 2.2.2 e 2.2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;

dd) A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe III, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos, em conformidade com o disposto no ponto 2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;

ee) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe III, do disposto no ponto 2.4 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 16.º;

ff) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 4 do artigo 16.º;

gg) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 4 do artigo 16.º;

hh) A violação, nos aeródromos de classe III, dos condicionalismos previstos no n.º 5 do artigo 16.º;

ii) A utilização, nos aeródromos de classe IV, de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos não publicitados nas publicações de informação aeronáutica pertinentes, em violação do disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 17.º;

jj) A inexistência ou falta de funcionamento, nos aeródromos de classe IV, dos equipamentos mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo por instrumentos e adequados ao tipo de operação a efectuar, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 17.º;

ll) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de equipamento e pessoal qualificado e devidamente certificado pelo INAC para o exercício do controlo de tráfego aéreo do aeródromo e equipamento adequado ao exercício das suas funções, incluindo a emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e gravação

das comunicações relativas a esses serviços, conforme o disposto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 17.º;

mm) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um centro de meteorologia com equipamentos e técnicos, devidamente habilitados e certificados pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, para o exercício de observações meteorológicas regulares para fins aeronáuticos, assim como da transmissão e difusão dos respectivos Met Reports e METAR conforme o disposto na alínea *m*) do n.º 1 do artigo 17.º;

nn) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de serviços de emergência próprios e permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos nas normas constantes do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme a alínea *e*) do n.º 1 do artigo 17.º;

oo) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio, conforme o disposto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 17.º;

pp) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um sistema de energia eléctrica de emergência compatível com os equipamentos de apoio às operações pretendidas, conforme a alínea *g*) do n.º 1 do artigo 17.º;

qq) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de um sistema de gestão de segurança operacional, conforme a alínea *h*) do n.º 1 do artigo 17.º;

rr) A inexistência de vedação das áreas operacionais, de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *l*) do n.º 1 do artigo 17.º;

ss) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe IV, do ponto 2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, conforme o disposto no n.º 3 do artigo 17.º;

tt) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar, conforme o disposto no ponto 2.2.1, alínea *i*), do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

uu) A transição, nos aeródromos de classe IV, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as condições previstas na alínea *vii*) do ponto 2.2.1 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

vv) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de mecanismos de controlo de acessos em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas em conformidade com o disposto nos pontos 2.2.2 e 2.2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

xx) A inexistência ou inaplicação, nos aeródromos de classe IV, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos, em conformidade com o disposto no ponto 2.3 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

zz) A violação por parte do operador do aeródromo, nos aeródromos de classe IV, do disposto no ponto 2.4 do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, e nos termos do n.º 3 do artigo 17.º;

aaa) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respectiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio, conforme o disposto na alínea *a*) do n.º 4 do artigo 17.º;

bbb) A inexistência, nos aeródromos de classe IV, de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo sanitário e fitossanitário, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 4 do artigo 17.º;

ccc) A não implementação e desenvolvimento, por parte do operador do aeródromo, de um sistema de segurança do aeródromo, conforme o disposto na alínea *g*) do artigo 19.º;

ddd) A não remoção das áreas operacionais do aeródromo de qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional, conforme o disposto na alínea *l*) do artigo 19.º;

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

fff) A falta de comunicação ao AIS e ao INAC no prazo e nas condições previstas no n.º 2 do artigo 21.º, relativamente às alterações programadas em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo;

ggg) A falta de notificação, imediata e pormenorizada, ao AIS e ao órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e operações de voo das circunstâncias previstas nas alíneas *a*) a *d*) do n.º 3 do artigo 21.º;

hhh) A não comunicação aos pilotos das circunstâncias previstas nas alíneas *a*) a *d*) do n.º 3 do artigo 21.º, nas condições referidas no n.º 4 da mesma disposição legal;

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

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

lll) A inexistência, nos aeródromos de classes I a IV, de um director de aeródromo, nos termos do n.º 1 do artigo 25.º, ou de um responsável de aeródromo, quando aplicável nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 14.º;

mmm) A utilização de locais não certificados, sem conhecimento prévio do INAC, conforme previsto no n.º 1 do artigo 30.º;

nnn) A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas *a*), *b*) e *e*) do n.º 1 do artigo 30.º

2 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil grave:

a) O início da construção do aeródromo sem aprovação prévia do projecto de execução, nos termos do disposto no artigo 6.º;

b) A falta de comunicação ao INAC, por parte do titular do certificado, da alteração dos elementos constantes do certificado, para os efeitos previstos no n.º 4 do artigo 10.º;

c) A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo válido, nos termos do n.º 1 do artigo 10.º;

d) A falta de apresentação de requerimento, relativo à transferência da titularidade do certificado, ao INAC, pelo futuro titular do mesmo, nos termos do disposto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 12.º;

e) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe I, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 14.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

f) A inexistência, nos aeródromos de classe I, de um telefone e fax para contacto directo com o responsável do aeródromo, conforme o disposto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 14.º;

g) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe II, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 15.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

h) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de telefone ou de fax no aeródromo, conforme o disposto na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 15.º;

i) A má conservação da vedação das áreas operacionais, de forma a não impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas, conforme previsto na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 15.º, e na alínea *l*) do n.º 1 do artigo 17.º;

j) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 16.º;

l) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo e das rotas previstas a efectuar com partida desse aeródromo, conforme o disposto na alínea *h*) do n.º 1 do artigo 16.º;

m) A inexistência, nos aeródromos de classe III, de serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a pertinente informação aeronáutica de apoio, conforme o disposto na alínea *i*) do n.º 1 do artigo 16.º;

n) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe III, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *m*) do n.º 1 do artigo 16.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

o) A inexistência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, adequados à procura de tráfego, conforme o disposto na alínea *c*) do n.º 4 do artigo 16.º;

p) A inexistência de um programa de manutenção do aeródromo, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 4 do artigo 16.º;

q) A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos do anexo n.º 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 o artigo 17.º;

r) A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos das normas constantes do anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 17.º;

s) A inexistência de um programa de manutenção do aeródromo, conforme o disposto na alínea *i*) do n.º 1 do artigo 17.º;

t) A inexistência, remoção ou deslocação, de forma a prejudicar a sua função de aviso a aeronaves, nos aeródromos de classe IV, de dispositivos de sinalização que indicam que o aeródromo não está em condições operacionais, em violação do disposto na alínea *j*) do n.º 1 do artigo 17.º ou quando o aeródromo tiver sido declarado pelo INAC como não estando em condições operacionais;

u) A inexistência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio adequadas à procura de tráfego, conforme o disposto na alínea *c*) do n.º 4 do artigo 17.º;

v) A inexistência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão, nos termos do Regulamento n.º 1823/92, da Comissão, de 3 de Julho, relativo à supressão dos controlos e formalidades aplicáveis às bagagens de mão e às bagagens de porão das pessoas que efectuam um voo intracomunitário, conforme o disposto na alínea *d*) do n.º 4 do artigo 17.º;

x) Impedir ou não facilitar o acesso ao aeródromo do pessoal do INAC, ou por este devidamente credenciado, para os efeitos previstos na alínea *b*) do artigo 19.º;

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

aa) O não cumprimento, por parte do operador de aeródromo, da obrigação de garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo com o respectivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, quando aplicáveis, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à classe do aeródromo e com o tráfego existente, conforme o disposto na alínea *f*) do artigo 19.º;

bb) A inexistência de um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a garantir a segurança operacional das operações aeroportuárias, conforme o disposto na alínea *h*) do artigo 19.º;

cc) O operador do aeródromo não providenciar pelo cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicadas ao aeródromo, por parte de todos os utilizadores do mesmo, conforme o disposto na alínea *i*) do artigo 19.º;

dd) A falta de auditorias regulares ao sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo, conforme o disposto no n.º 1 do artigo 20.º;

ee) A inexistência de plano anual de auditorias e inspecções internas, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 20.º;

ff) A não submissão à aprovação do INAC do plano anual de auditorias e inspecções, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 20.º;

gg) A inexistência de relatórios das auditorias e inspecções internas, nos termos e em conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 20.º;

hh) A inexistência de cópia dos relatórios de auditorias e inspecções internas, nos termos e para os efeitos do n.º 6 do artigo 20.º;

ii) A não realização de auditorias e inspecções que demonstrem o cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores do aeródromo, conforme o disposto no n.º 7 do artigo 20.º;

jj) A falta de apresentação prévia ao INAC, por parte do operador do aeródromo, do plano operacional de trabalhos relativo a obras na área de movimento do aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 22.º;

ll) A falta de colocação de avisos de perigo nas situações previstas no n.º 1 do artigo 24.º;

mm) A não solicitação da colocação dos avisos de perigo à entidade responsável, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 24.º;

nn) A utilização de aeródromos militares por aeronaves civis sem autorização prévia do INAC e das autoridades militares, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 29.º;

oo) A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas *c*) e *d*) do n.º 1 do artigo 30.º

3 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil leve:

a) O requerimento, apresentado pelo futuro titular do certificado de aeródromo, fora do prazo previsto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 12.º;

b) A inexistência, nos aeródromos de classe II, de locais de abrigo para passageiros e tripulantes e de um telefone público, conforme o disposto no n.º 4 do artigo 15.º;

c) A inexistência, nos aeródromos de classes I e II, de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 2 dos artigos 14.º e 15.º;

d) A inexistência, nos aeródromos de classes III e IV, de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizada conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 2 dos artigos 16.º e 17.º;

e) A não submissão à aprovação pelo INAC do programa de formação, em violação do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 19.º;

f) A violação do prazo constante do n.º 2 do artigo 22.º;

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

Artigo 33.º

Processamento das contra-ordenações

1 — Compete ao INAC nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas.

2 — Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei aplica-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 34.º

Sanções acessórias

1 — Nos termos previstos na secção II do capítulo II do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, e no artigo 21.º do regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a última redacção dada pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, o INAC pode determinar a aplicação das seguintes sanções acessórias:

a) Em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra-ordenações previstas nas alíneas *b*), *c*), *d*), *e*), *g*), *h*), *i*), *j*), *l*), *m*), *n*), *o*), *p*), *q*), *r*), *t*), *u*), *v*), *x*), *z*), *aa*), *bb*), *cc*), *dd*), *ee*), *ff*), *hh*), *jj*), *ll*), *mm*), *nn*), *oo*), *pp*), *qq*), *rr*), *ss*), *tt*), *uu*), *vv*), *xx*), *zz*), *bbb*), *hhh*), *iii*) e *jjj*) do n.º 1 do artigo 32.º, o INAC pode aplicar a sanção acessória de cancelamento do certificado de aeródromo;

b) Em caso de reincidência, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente às contra-ordenações previstas nas alíneas *c*), *p*) e *gg*) do n.º 2 do artigo 32.º, o INAC pode aplicar a sanção acessória de suspensão do certificado de aeródromo, pelo período máximo de três anos.

2 — A punição por contra-ordenação pode ser publicada nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 35.º

Encerramento temporário

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

CAPÍTULO VI

Disposições finais e transitórias

Artigo 36.º

Certificação de aeródromos existentes

1 — O disposto no presente decreto-lei não se aplica aos aeródromos e heliportos abertos ao tráfego à data da sua entrada em vigor e constantes do AIP e do MPC, salvo no que diz respeito aos respectivos projectos de ampliação ou modificação posteriores.

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

3 — Os operadores dos aeródromos devem requerer, no prazo máximo de dois anos, após a data da entrada em vigor do presente decreto-lei, nova certificação junto do INAC no âmbito da qual comprovem estarem cumpridos os requisitos de certificação constantes do presente decreto-lei.

4 — Caso ocorra o termo do período previsto no n.º 2 e ainda esteja pendente o processo de certificação, requerido de acordo com o número anterior, o INAC pode emitir uma autorização provisória de utilização da infra-estrutura, desde que devidamente fundamentado o motivo da não conclusão do processo de certificação e que as razões da não emissão do certificado não ponham em causa as condições de segurança operacional de funcionamento da infra-estrutura.

5 — A autorização referida no número anterior tem carácter excepcional e temporário, devendo conter obrigatoriamente prazo de validade, a fixar em função da com-

plexidade da correcção das não conformidades apontadas pelo INAC para não concluir o processo de certificação e ainda eventuais limitações, restrições e todas as condições de operação, de modo a que nunca a segurança seja posta em causa.

Artigo 37.º

Processos de certificação pendentes

1 — Os processos de certificação pendentes à data da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio e respeitantes a aeródromos ou heliportos ainda não abertos ao tráfego na data de entrada em vigor do presente decreto-lei são apreciados e decididos segundo os procedimentos de certificação instituídos pelo INAC antes da data da entrada em vigor daquele decreto-lei.

2 — Os processos referidos no número anterior pendentes por falta de elementos necessários à sua instrução serão mantidos em aberto pelo prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei, findo o qual, se o processo ainda não estiver devidamente instruído, são liminarmente indeferidos.

3 — A certificação prevista no n.º 1 é válida pelo período previsto no n.º 2 do artigo anterior.

4 — São aplicáveis ao processo de certificação previsto no presente artigo, os n.os 3, 4 e 5 do artigo anterior.

Artigo 37.º-A

Pistas e heliportos

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

a) A autorização é limitada no tempo;

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

c) A autorização deve conter todas as limitações, restrições e condições operacionais, decorrentes da avaliação feita nos termos da alínea anterior;

d) A infra-estrutura autorizada deve ser objecto de inspecções periódicas a realizar pelo INAC.

Artigo 38.º

Registo e cadastro dos aeródromos

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

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

Artigo 38.º-A

Contratos de concessão

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

Artigo 39.º

Regulamentação

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

Artigo 40.º

Norma revogatória

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

Artigo 41.º

(Revogado.)

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Portaria n.º 294/2010

de 31 de Maio

O Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC) para o período 2010-2013 integra um conjunto alargado de medidas assumidas como indispensáveis para fazer face aos efeitos que a crise financeira e económica internacional provocou na dinâmica de crescimento da economia e no funcionamento do mercado de emprego.

Constitui prioridade deste Governo, já consagrada na Iniciativa Emprego 2010, uma atenção especial aos públicos mais desfavorecidos do ponto de vista sócio-económico, tendo em conta as dificuldades de integração no mercado de trabalho que estes públicos apresentam, agravadas pela conjuntura económica actual.

Neste contexto, e procurando reforçar as respostas já enunciadas na Iniciativa Emprego 2010, importa intervir também junto dos desempregados beneficiários de subsídio de desemprego ou subsídio social de desemprego e dos beneficiários de rendimento social de inserção que desenvolvem trabalho socialmente necessário, ao abrigo das medidas «Contrato emprego-inserção» e «Contrato emprego-inserção+», concedendo prioridade no acesso a estas oportunidades àqueles que auferem prestações iguais ou inferiores à remuneração mínima mensal garantida.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 220/2006, de 3 de Novembro, na alínea *c*) do n.º 6 do artigo 18.º da Lei n.º 13/2003, de 21 de Maio, com a redacção introduzida pela Lei n.º 45/2005, de 29 de Agosto, e no Decreto-Lei n.º 132/99, de 21 de Abril, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Emprego e da Formação Profissional, o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração da Portaria n.º 128/2009, de 30 de Janeiro

O artigo 6.º da Portaria n.º 128/2009, de 30 de Janeiro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

[...]

1 — . . . . . .