

2.3 — Aviação encaixada.

As luzes prescritas em 2.2 e também duas luzes vermelhas contínuas, numa mesma vertical, espaçadas pelo menos 1 m (3 pés) e visíveis de todas as direcções.

Apêndice C — Tabela de níveis de cruzeiro

Os níveis de cruzeiro a utilizar, conforme requerido pelo Anexo, são os seguintes: *

Caminho **											
De 000° a 179° ***						De 180° a 359° ***					
Voos IFR			Voos VFR			Voos IFR			Voos VFR		
Nível de voo	Altitude		Nível de voo	Altitude		Nível de voo	Altitude		Nível de voo	Altitude	
	Metros	Pés		Metros	Pés		Metros	Pés		Metros	Pés
— 90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1 000	—	—	—	20	600	2 000	—	—	—
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

*Salvo quando, por força de acordos regionais de navegação aérea, for prescrita uma tabela de níveis de cruzeiro modificada, baseada numa separação vertical mínima nominal de menos de 600 m (2000 pés), mas não inferior a 300 m (1000 pés), para ser utilizada, em condições especificadas, por aeronaves operando acima do FL 290, em determinadas porções do espaço aéreo.

** Caminho magnético, ou, em regiões polares de latitude superior a 70°, e suas eventuais extensões especificadas pela autoridade ATS competente, caminhos de quadrícula, determinados por uma rede de linhas paralelas ao meridiano de Greenwich, sobreposta numa carta estereográfica polar, em que a direcção do Pólo Norte é usada como norte de quadrícula.

*** Salvo onde, por força de acordos regionais de navegação aérea, sejam prescritos os sectores 090° a 269° e 270° a 089°, para acomodar direcções predominantes de tráfego, e sejam especificados conjuntamente procedimentos de transição apropriados.

O Secretário de Estado da Administração Ultramarina, *Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro*. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Portaria n.º 54/74

de 30 de Janeiro

O artigo 37.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948, por carta publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 98, de 28 de Abril de 1948, obriga os Estados Contratantes a aplicar uniformemente as regras, normas e procedimentos internacionais relativos às aeronaves, pessoal especializado, rotas aéreas e serviços de apoio à navegação aérea que forem sendo adoptados ou alterados pela Organização da Aviação Civil Internacional, na forma de anexos à Convenção e que, nos termos do seu artigo 54.º, dela fazem parte integrante.

Nestas condições:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Secretários de Estado da Administração Ultramarina e das Comunicações e Transportes, aprovar o Regulamento sobre os Serviços de Tráfego Aéreo anexo à presente portaria.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 11 de Janeiro de 1974. — O Secretário de Estado da Administração Ultramarina, *Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro*. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Para ser publicada nos *Boletins Oficiais* de todas as províncias ultramarinas. — *Sacramento Monteiro*.

REGULAMENTO SOBRE OS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

(Anexo 11 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional)

Capítulo 1 — Definições

Nota. — Neste documento o termo «serviço» corresponde à noção de funções ou de serviço prestado; o termo «órgão» designa uma entidade administrativa encarregada de prestar um serviço.

Os termos abaixo indicados têm nas Normas e Recomendações Internacionais sobre Serviços de Tráfego Aéreo os significados seguintes:

Aeródromo. — Área definida na terra ou na água (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) destinada, total ou parcialmente, às chegadas, às partidas e ao movimento das aeronaves.

Aeródromo alternante. — Aeródromo especificado no plano de voo para o qual uma aeronave pode divergir quando se afigura desaconselhável aterrar no aeródromo de destino.

Nota. — O aeródromo alternante pode ser o aeródromo de partida.

Aeródromo controlado. — Aeródromo onde é prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ao tráfego do aeródromo.

Nota. — O termo «aeródromo controlado» indica que é prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo, mas não implica necessariamente a existência de uma zona de *contrôle*. Uma zona de *contrôle* é indispensável para aeródromos onde o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo seja prestado aos voos IFR, mas não para aqueles onde o serviço seja prestado apenas aos voos VFR.

Aeronave. — Aparelho cuja sustentação na atmosfera provém de reacções do ar, excluída a reacção do ar na superfície terrestre.

Alcance visual de pista. — Distância máxima na direcção da aterragem ou da descolagem a que a pista ou as luzes, ou as balizas especificadas que a delimitam, podem ser vistas de uma posição situada acima de um ponto determinado do seu eixo e a uma altura correspondente ao nível médio dos olhos dos pilotos no ponto de tocar.

Nota 1. — Considera-se que uma altura de, aproximadamente, 5 m (16 pés) corresponde, em média, ao nível dos olhos do piloto no ponto de tocar.

Nota 2. — Na prática, o alcance visual de pista não pode ser medido directamente a partir da posição especificada na definição, mas constitui uma estimativa do que um piloto pode ver dessa posição.

ALERFA. — Termo convencional utilizado para designar uma fase de alerta.

Altitude. — Distância vertical entre um nível, um ponto ou um objecto assimilado a um ponto e o nível médio do mar.

Altura:

- 1) Distância vertical entre um nível, um ponto ou um objecto assimilado a um ponto e um nível de referência.

Nota. — O nível de referência pode ser especificado no texto ou numa nota explicativa da publicação em causa.

- 2) Dimensão vertical de um objecto.

Nota. — O termo «altura» pode também ser explicado em sentido figurado a uma dimensão não vertical, como seja a altura de uma letra ou de um algarismo pintado numa pista.

Aproximação final. — Parte de um procedimento de aproximação por instrumentos, a partir do momento em que a aeronave:

- a) Tiver completado a última volta convencional ou a última «volta de base», se esta estiver especificada; ou
- b) Tiver passado num fixo especificado; ou
- c) Tiver interceptado o último caminho especificado no procedimento até atingir um ponto na vizinhança de um aeródromo a partir do qual possa:

- 1) Efectuar uma aterragem;
- 2) Iniciar um procedimento de aproximação falhada.

Área de manobra. — Parte de um aeródromo destinada à aterragem e à descolagem das aeronaves e ao movimento que se relaciona com a aterragem e com a descolagem, excluindo os parques de estacionamento.

Área de movimento. — Parte de um aeródromo destinada ao movimento das aeronaves, incluindo a área de manobra e os parques de estacionamento.

Autoridade ATS competente. — A entidade apropriada que o Estado responsável pelos serviços de tráfego aéreo em questão tenha designado.

Autorização do «contrôle» do tráfego aéreo. — Autorização para uma aeronave prosseguir em conformidade com o prescrito por um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo.

Nota 1. — Por comodidade, o termo «autorização do *contrôle* do tráfego aéreo» é muitas vezes abreviado para «autorização», quando o contexto torna clara a natureza dessa autorização.

Nota 2. — O termo abreviado «autorização» pode ser seguido pelas palavras «de rolagem», «de descolagem», «de partida», «de rota», «de aproximação» ou «de aterragem» para indicar a que fase do voo se refere a autorização do *contrôle* do tráfego aéreo.

Caminho. — Projecção na superfície terrestre da trajectória de uma aeronave cuja direcção e sentido, em qualquer ponto, são geralmente expressos em graus, a contar do norte (geográfico, magnético ou de quadrícula).

Centro de «contrôle» regional. — Órgão que presta o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo aos voos controlados nas regiões de *contrôle* sob a sua jurisdição.

Centro de coordenação de salvamento. — Órgão estabelecido no interior de uma região de busca e salvamento que lhe é atribuída com a finalidade de promover uma organização eficiente de busca e salvamento.

Centro de informação de voo. — Órgão que presta o serviço de informação de voo e o serviço de alerta.

Centro meteorológico (aeronáutico). — Órgão destinado a prestar serviço meteorológico à navegação aérea internacional.

Centro internacional de NOTAM. — Órgão designado por um Estado para intercâmbio internacional de NOTAM.

Comunicações ar-terra. — Comunicações bilaterais entre aeronaves e estações ou lugares situados na superfície terrestre.

Comunicações colectivas. — Meios de comunicação que permitem manter comunicações verbais directas entre três ou mais pontos simultâneos.

Comunicações impressas. — Meios de comunicação que permitem manter automaticamente, em cada um dos terminais de um circuito, um registo impresso e permanente de todas as mensagens que passem nesse circuito.

Condições meteorológicas de voo por instrumentos. — Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, de distância às nuvens e de tecto de nuvens inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas de voo visual.

Nota. — Os mínimos para as condições meteorológicas de voo visual estão especificados no anexo 2.

Condições meteorológicas de voo visual. — Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, de distância às nuvens e de tecto de nuvens iguais ou superiores a determinados mínimos.

Nota. — Os mínimos referidos estão especificados no anexo 2.

Corredor aéreo. — Uma região de *contrôle*, ou parte de uma região de *contrôle*, em forma de corredor e dotada de ajudas-rádio de navegação.

DETRESFA. — Termo convencional utilizado para designar uma fase de perigo.

Espaço aéreo com serviço consultivo. — Termo genérico que compreende as regiões com serviço consultivo e as rotas com serviço consultivo.

Espaço aéreo controlado. — Espaço aéreo de dimensões definidas onde é prestado o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo aos voos controlados.

Espaço aéreo controlado (instrumentos e visual). — Espaço aéreo controlado onde só são permitidos voos IFR e voos VFR controlados.

Espaço aéreo controlado (só instrumentos). — Espaço aéreo controlado onde só são permitidos voos IFR.

Espaço aéreo controlado (visual isento). — Espaço aéreo controlado onde são permitidos voos IFR e voos VFR, mas onde os voos VFR não estão sujeitos a *contrôle*.

Estação aeronáutica. — Estação terrestre do serviço móvel aeronáutico. Uma estação aeronáutica pode, em certos casos, estar instalada num navio ou num satélite terrestre.

Estação de telecomunicações aeronáuticas. — Estação do serviço das telecomunicações aeronáuticas.

Fase de alerta. — Situação em que existe apreensão quanto à segurança de uma aeronave e dos seus ocupantes.

Fase de emergência. — Termo genérico utilizado para designar indiscriminadamente uma fase de alerta, uma fase de incerteza ou uma fase de perigo.

Fase de incerteza. — Situação em que existe incerteza quanto à segurança de uma aeronave e dos seus ocupantes.

Fase de perigo. — Situação em que existe uma razoável certeza de que uma aeronave e os seus ocupantes estão ameaçados por perigo grave e iminente ou necessitam de auxílio imediato.

IFR. — Sigla utilizada para designar as regras de voo por instrumentos.

IMC. — Sigla utilizada para designar as condições meteorológicas de voo por instrumentos.

INCERFA. — Termo convencional utilizado para designar uma fase de incerteza.

Informações SIGMET. — Informações preparadas por um centro de observação meteorológico respeitantes à existência ou à previsão da existência de um ou mais dos fenómenos seguintes:

a) A níveis de cruzeiro subsónicos:

Zonas de trovoadas activas;
Tempestades ciclónicas tropicais;
Linhas de borrasca severas;
Granizo forte;
Turbulência severa;
Formação severa de gelo;
Ondas orográficas marcadas;
Tempestades de areia e/ou poeira de vasta extensão.

b) A níveis transónicos e a níveis de cruzeiro supersónicos:

Turbulência moderada ou severa;
Cumulonimbos;
Granizo.

Nota. — As mensagens que contêm informações SIGMET destinadas a aeronaves em voo transónico e supersónico são identificadas como SIGMET SST.

Limite de autorização. — Ponto até onde é válida uma autorização do *contrôle* do tráfego aéreo.

Linha de relato de posição. — Linha geográfica especificada à qual pode ser referida a posição das aeronaves.

Navegação de cobertura regional (RNAV). — Método de navegação que permite a operação das aeronaves em qualquer trajectória desejada dentro dos limites da cobertura das ajudas de navegação de referência instaladas em terra ou dentro dos limites das possibilidades das ajudas autónomas de bordo, ou ainda de uma combinação de umas e de outras.

Níveis de voo. — Superfícies isobáricas referidas a determinado valor de pressão atmosférica, 1013,2 mb (29,92 polegadas de mercúrio), e separadas por intervalos de pressão especificados.

Nota 1. — Um altímetro de pressão calibrado de acordo com a atmosfera padrão:

- a) Quando acertado para o valor de QNH, indica altitude;
- b) Quando acertado para o valor de QFE, indica a altura acima do nível de referência QFE;
- c) Quando acertado para a pressão de 1013,2 mb (29,92 polegadas de mercúrio), pode ser utilizado para indicar níveis de voo.

Nota 2. — Os termos «altura» e «altitude» usados na nota 1 correspondem a alturas e altitudes determinadas por altímetro, e não geométricas.

Nível. — Termo genérico relativo à posição vertical de uma aeronave em voo que designa, conforme o caso, a altura, a altitude ou o nível de voo.

Nível de cruzeiro. — Nível a que uma aeronave se mantém durante parte apreciável do voo.

NOTAM. — Aviso que contém informações relativas ao estabelecimento, às condições ou alterações de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou risco, cujo conhecimento oportuno é essencial para quem se ocupa de operações de voo:

Distribuição de NOTAM classe I. — Distribuição por meios de telecomunicações.

Distribuição de NOTAM classe II. — Distribuição por meios que não sejam telecomunicações.

Operador. — Pessoa, organização ou empresa que se dedica, ou se propõe dedicar, à exploração de aeronaves.

Órgão aceitante. — Órgão de *contrôle* do tráfego aéreo que, subsequentemente, aceita o *contrôle* de uma aeronave.

Órgão de «contrôle» do tráfego aéreo. — Termo genérico que compreende os centros de *contrôle* regional, as secções de *contrôle* de aproximação e as torres de *contrôle* de aeródromo.

Órgão de tráfego aéreo. — Termo genérico que compreende os centros de informação de voo, os órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo e os postos dos serviços de tráfego aéreo.

Órgão transferidor. — Órgão de *contrôle* do tráfego aéreo no acto de transferir para o órgão de *contrôle* do tráfego aéreo seguinte a responsabilidade de prestar serviço de *contrôle* do tráfego aéreo a uma aeronave em rota.

Parque de estacionamento. — Área definida num aeródromo terrestre onde as aeronaves embarcam ou desembarcam passageiros ou carga, se reabastecem de combustível, estacionam e recebem manutenção.

Piloto-comandante. — Piloto responsável pela condução e segurança de uma aeronave durante o tempo de voo.

Pista. — Superfície rectangular definida num aeródromo terrestre preparada para servir, no sentido do comprimento, para aterragens e descolagens de aeronaves.

Plano de voo. — Conjunto de determinadas informações fornecidas aos órgãos de tráfego aéreo relativas a um voo, ou a parte de um voo, projectado.

Nota. — As especificações aplicáveis aos planos de voo figuram no anexo 2. Quando se usar a expressão «formato de plano de voo», esta indica o modelo de plano de voo que figura no apêndice 2 ao PANS-RAC.

Ponto de relato de posição. — Lugar geográfico especificado ao qual pode ser referida a posição das aeronaves.

Posto dos serviços de tráfego aéreo. — Órgão destinado a receber os relatos referentes aos serviços de tráfego aéreo e os planos de voo apresentados antes da partida.

Nota. — Um posto dos serviços de tráfego aéreo pode ser um órgão separado ou estar combinado com outro órgão já existente, por exemplo, outro órgão de tráfego aéreo ou um órgão de informação aeronáutica.

Previsão. — Notificação das condições meteorológicas previstas durante um período de tempo determinado respeitantes a uma região ou a uma porção de espaço aéreo especificadas.

Publicação de informação aeronáutica. — Publicação oficial, editada ou mandada editar por um Estado, que contém informações aeronáuticas de carácter duradouro e essenciais à navegação aérea.

Região com serviço consultivo. — Espaço aéreo definido no interior de uma região de informação de voo onde é prestado o serviço consultivo do tráfego aéreo.

Região de «contrôle». — Espaço aéreo controlado cujo limite inferior está situado acima da superfície terrestre.

Região de «contrôle» terminal. — Região de *contrôle* normalmente estabelecida na confluência de rotas ATS próxima de aeródromos importantes.

Região de informação de voo. — Espaço aéreo de dimensões definidas onde são prestados os serviços de informação de voo e o serviço de alerta.

Rota ATS. — Rota destinada a encaminhar o tráfego conforme necessário à prestação dos serviços de tráfego aéreo.

Nota. — Usa-se o termo «rota ATS» para designar, indiferentemente, os corredores aéreos, as rotas com serviço consultivo, as rotas controladas e não controladas, as rotas de chegada e de partida, etc.

Rota com serviço consultivo. — Rota no interior de uma região de informação de voo onde é prestado o serviço consultivo do tráfego aéreo.

Rota de navegação de cobertura regional. — Rota estabelecida para aeronaves com condições para utilizar a navegação de cobertura regional.

Secção de «contrôle» de aproximação. — Órgão que presta o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo aos voos controlados a chegar a um ou vários aeródromos ou a partir desses aeródromos.

Serviço consultivo de tráfego aéreo. — Serviço prestado com a finalidade de assegurar, na medida do possível, a separação entre as aeronaves com o plano de voo IFR em espaço aéreo com serviço consultivo.

Serviço de alerta. — Serviço prestado com a finalidade de alertar os organismos apropriados sempre que uma aeronave tenha necessidade dos serviços de busca e salvamento e de prestar a esses organismos a cooperação necessária.

Serviço de «contrôle» de aeródromo. — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo destinado ao tráfego de aeródromo.

Serviço de «contrôle» de aproximação. — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo destinado aos voos controlados a chegar e a partir.

Serviço de «contrôle» do tráfego aéreo. — Serviço prestado com a finalidade de:

- 1) Evitar colisões:
 - a) Entre aeronaves;
 - b) Entre aeronaves e obstáculos nas áreas de manobra;
- 2) Manter um escoamento ordenado e expedito do tráfego aéreo.

Serviço de «contrôle» regional. — Serviço de *contrôle* do tráfego aéreo destinado aos voos controlados nas regiões de *contrôle*.

Serviço de informação de voo. — Serviço prestado com a finalidade de fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos.

Serviço de tráfego aéreo. — Termo genérico que compreende o serviço de informação de voo, o serviço de alerta, o serviço consultivo de tráfego aéreo, o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, o serviço de *contrôle* regional, o serviço de *contrôle* de aproximação e o serviço de *contrôle* de aeródromo.

Serviço fixo aeronáutico (AFS). — Serviço de telecomunicações entre pontos fixos determinados destinado essencialmente à segurança da navegação aérea e à operação regular, eficiente e económica dos serviços aéreos.

Serviço móvel aeronáutico. — Serviço de radio-comunicações entre estações de aeronave e estações aeronáuticas ou entre estações de aeronave.

Torre de «contrôle» de aeródromo. — Órgão que presta o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo.

Tráfego aéreo. — Conjunto das aeronaves em voo e das aeronaves que operam nas áreas de manobra dos aeródromos.

Tráfego de aeródromo. — Conjunto do tráfego na área de manobra de um aeródromo e das aeronaves em voo na vizinhança desse aeródromo.

Nota. — Consideram-se na vizinhança de um aeródromo as aeronaves que se encontram no circuito de tráfego desse aeródromo ou a entrar no circuito ou a sair dele.

VFR. — Sigla utilizada para designar as regras de voo visual.

VMC. — Sigla utilizada para designar as condições meteorológicas de voo visual.

Volta de base. — Volta executada por uma aeronave durante a aproximação intermédia, entre a extremidade do caminho de afastamento e o início do caminho de aproximação final. Estes caminhos não são recíprocos.

Nota. — As «voltas de base» podem ser executadas em voo horizontal ou em descida, segundo as particularidades de cada procedimento de aproximação por instrumentos. A única restrição a considerar é a de que os limites de franqueamento de obstáculos especificados no PANS-OPS (documento 8168 — OPS/611), parte II, não sejam infringidos.

Voo controlado. — Qualquer voo que receba serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

Voo IFR. — Voo efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos.

Voo VFR. — Voo efectuado de acordo com as regras de voo visual.

Voo VFR controlado. — Voo controlado que se efectua de acordo com as regras de voo visual.

Voo VFR especial. — Voo VFR controlado autorizado pelos órgãos de *contrôle* de tráfego aéreo a operar numa zona de *contrôle* em condições meteorológicas inferiores às condições meteorológicas de voo visual.

Zona de «contrôle». — Espaço aéreo controlado desde a superfície terrestre até um limite superior especificado.

Capítulo 2 — Generalidades

2.1 — Designação de responsabilidades.

2.1.1 — De acordo com as disposições deste anexo, os Estados Contratantes determinarão quais as porções de espaço aéreo e quais os aeródromos nos territórios sob a sua jurisdição onde serão prestados serviços de tráfego aéreo. Consequentemente, os Estados Contratantes adoptarão as medidas necessárias para que tais serviços sejam estabelecidos e prestados em conformidade com as disposições deste anexo. Todavia, por acordo mútuo, um Estado pode delegar noutro Estado a responsabilidade de estabelecer e de assegurar serviços de tráfego aéreo em regiões de informação de voo, em regiões de *contrôle* ou em zonas de *contrôle* situadas no seu próprio território.

Nota. — Se um Estado delegar noutro Estado a responsabilidade de assegurar serviços de tráfego aéreo no seu território, essa delegação será feita sem prejuízo da sua soberania nacional. Nestas circunstâncias, a responsabilidade do Estado que assegurar serviços de tráfego aéreo limitar-se-á aos aspectos técnicos e operacionais e à segurança das aeronaves que utilizarem o espaço aéreo em questão. Além disso, o Estado que assegurar serviços de tráfego aéreo no território do Estado delegante fá-lo-á segundo as necessidades deste, que é suposto estabelecer, para uso do Estado que assegurar serviços de tráfego aéreo, as instalações e os serviços que, por comum acordo, forem considerados necessários. O Estado delegante não encerrará nem alterará essas instalações e esses serviços sem entendimento prévio com o Estado que assegurar serviços de tráfego aéreo. Tanto o Estado delegante como o Estado que assegurar serviços de tráfego aéreo podem, em qualquer momento, anular o acordo existente entre ambos.

2.1.2 — As porções de espaço aéreo sobre o alto mar e as porções de espaço aéreo de soberania indefinida onde forem prestados os serviços de tráfego aéreo serão especificadas por acordos regionais de navegação aérea. Um Estado Contratante que tenha aceite a responsabilidade de assegurar serviços de tráfego aéreo em tais porções de espaço aéreo providenciará para que esses serviços sejam estabelecidos e prestados em conformidade com as disposições deste anexo.

Nota 1. — A expressão «acordo regional de navegação aérea» designa um acordo aprovado pelo Conselho da OACI, normalmente sob proposta de uma reunião regional de navegação aérea.

Nota 2. — Por indicação do Conselho, um Estado Contratante que tenha aceite a responsabilidade de assegurar serviços de tráfego aéreo em espaço aéreo sobre o alto mar, ou em espaço aéreo de soberania indefinida, tomará medidas para adoptar nesses espaços aéreos as normas e recomendações internacionais de acordo com as que tenha adoptado no espaço aéreo sob a sua jurisdição.

2.1.3 — Quando tenha sido decidido assegurar serviços de tráfego aéreo, os respectivos Estados designarão a autoridade responsável por esses serviços.

Nota 1. — A autoridade responsável por estabelecer e por assegurar serviços de tráfego aéreo pode ser um Estado ou uma entidade apropriada.

Nota 2. — As situações que surgem quanto a estabelecer e assegurar serviços de tráfego aéreo a uma parte, ou à totalidade de um voo internacional, são as seguintes:

Situação 1): Uma rota, ou parte de uma rota, contida em espaço aéreo sob a soberania de um Estado que estabelece e assegura os seus próprios serviços de tráfego aéreo;

Situação 1): Uma rota, ou parte de uma rota, contida em espaço aéreo sob a soberania de um Estado que, por acordo mútuo, delegou noutro Estado a responsabilidade de estabelecer e de assegurar serviços de tráfego aéreo;

Situação 3): Parte de uma rota contida em espaço aéreo sobre o alto mar, ou em espaço aéreo de soberania indefinida, no qual um Estado aceitou a responsabilidade de estabelecer e de assegurar serviços de tráfego aéreo.

Para os fins deste anexo, o Estado que designar a autoridade responsável por estabelecer e por assegurar serviços de tráfego aéreo é:

Na situação 1): O Estado que tem soberania sobre o espaço aéreo que cobre o seu território;

Na situação 2): O Estado no qual foi delegada a responsabilidade de estabelecer e de assegurar serviços de tráfego aéreo;

Na situação 3): O Estado que aceitou a responsabilidade de estabelecer e de assegurar serviços de tráfego aéreo.

2.1.4 — Quando forem estabelecidos serviços de tráfego aéreo, serão publicadas, conforme necessário, informações relativas à utilização desses serviços.

2.2 — Objectivos dos serviços de tráfego aéreo.

Os objectivos dos serviços de tráfego aéreo consistirão em:

- 1) Evitar colisões entre aeronaves;
- 2) Evitar colisões entre aeronaves e obstáculos nas áreas de manobra;
- 3) Manter um escoamento ordenado e expedito do tráfego aéreo;
- 4) Fornecer sugestões e informações úteis à condução segura e eficiente dos voos;
- 5) Alertar os organismos apropriados sempre que uma aeronave tenha necessidade dos serviços de busca e salvamento e de prestar a esses organismos a cooperação necessária.

2.3 — Divisão dos serviços de tráfego aéreo.

Os serviços de tráfego aéreo compreenderão três serviços, assim identificados:

2.3.1 — O serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, que compreende os objectivos indicados nas alíneas 1), 2) e 3) do § 2.2. Este serviço subdivide-se em três partes:

- 1) Serviço de *contrôle* regional: destinado aos voos controlados, salvo as partes de tais voos descritas nas alíneas 2) e 3) abaixo, e que compreende os objectivos indicados nas alíneas 1) e 3) do § 2.2;
- 2) Serviço de *contrôle* de aproximação: destinado aos voos controlados a chegar e a partir, e que compreende os objectivos indicados nas alíneas 1) e 3) do § 2.2;

- 3) Serviço de *contrôle* de aeródromo: destinado ao tráfego de aeródromo, salvo as partes dos voos descritas na alínea 2) acima, e que compreende os objectivos indicados nas alíneas 1), 2) e 3) do § 2.2.

2.3.2 — O serviço de informação de voo, que compreende os objectivos indicados na alínea 4) do § 2.2.

2.3.3 — O serviço de alerta, que compreende os objectivos indicados na alínea 5) do § 2.2.

2.4 — Determinação da necessidade de prestar serviços de tráfego aéreo.

A necessidade de prestar serviços de tráfego aéreo será determinada tendo em consideração o seguinte:

- 1) Os tipos de tráfego aéreo envolvidos;
- 2) A densidade do tráfego aéreo;
- 3) As condições meteorológicas;
- 4) Outros factores relevantes.

Nota. — Devido ao número de elementos em causa, não se tornou ainda possível elaborar dados específicos para a determinação da necessidade de prestar serviços de tráfego aéreo numa dada região ou num dado lugar. Por exemplo:

- a) Uma mistura de tipos diferentes de tráfego aéreo com velocidades desiguais (convencionais, jactos, etc.) pode tornar necessária a existência de serviços de tráfego aéreo, ao passo que uma densidade de tráfego relativamente maior, mas que consistisse num único tipo de operação, dispensaria a existência de tais serviços;
- b) As condições meteorológicas poderão exercer um efeito considerável em lugares onde existe um fluxo constante de tráfego aéreo (tráfego em serviço regular, por exemplo), ao passo que condições meteorológicas semelhantes, ou piores, poderão ter uma importância relativamente menor numa região onde o tráfego aéreo fosse interrompido quando se verificassem tais condições (voos VFR locais, por exemplo);
- c) Vastas extensões de água, lugares montanhosos, inabitados ou desérticos, podem tornar necessária a existência de serviços de tráfego aéreo, ainda que o número de operações ou a sua frequência sejam extremamente baixos.

2.5 — Denominação das porções do espaço aéreo e dos aeródromos controlados onde forem prestados serviços de tráfego aéreo.

2.5.1 — Quando tenha sido determinado prestar serviços de tráfego aéreo em certas porções de espaço aéreo, ou em certos aeródromos, essas porções de espaço aéreo, ou esses aeródromos, serão denominados de acordo com a natureza dos serviços de tráfego aéreo que forem prestados.

2.5.2 — A denominação de certas porções de espaço aéreo, ou de certos aeródromos, será a seguinte:

2.5.2.1 — Regiões de informação de voo. As porções de espaço aéreo onde for determinado que seja prestado o serviço de informação de voo e o serviço de alerta serão denominadas «regiões de informação de voo».

2.5.2.2 — Regiões de *contrôle* e zonas de *contrôle*.

2.5.2.2.1 — As porções de espaço aéreo onde for determinado que seja prestado o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo serão denominadas «regiões de *contrôle*» ou «zonas de *contrôle*».

Nota. — As disposições do § 2.7 estabelecem a distinção entre uma região de *contrôle* e uma zona de *contrôle*.

2.5.2.2.1.1 — As porções de regiões de *contrôle* ou das zonas de *contrôle* onde for determinado que seja também prestado o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo de voos VFR serão denominadas «espaço aéreo controlado (instrumentos e visual)».

2.5.2.2.2 — As regiões de *contrôle* e as zonas de *contrôle* farão parte da região de informação de voo no interior da qual forem estabelecidas.

2.5.2.2.3 — Aeródromos controlados. Os aeródromos onde for determinado que seja prestado o serviço de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo serão denominados «aeródromos controlados».

2.6 — Estabelecimento e denominação dos órgãos que prestam serviço de tráfego aéreo.

Os serviços de tráfego aéreo serão prestados pelos órgãos para esse fim estabelecidos e assim denominados:

2.6.1 — Centros de informação de voo: estabelecidos para prestar o serviço de informação de voo e o serviço de alerta no interior das regiões de informação de voo, salvo quando a responsabilidade da prestação desses serviços no interior de uma região de informação de voo for atribuída a um órgão de *contrôle* de tráfego aéreo dotado de meios adequados para assumir tal responsabilidade.

Nota. — Estas disposições não impedem que o fornecimento de certos elementos do serviço de informação de voo seja delegado noutros órgãos.

2.6.2 — Órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo: estabelecidos para prestar o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, o serviço de informação de voo e o serviço de alerta em regiões de *contrôle*, em zonas de *contrôle* e em aeródromos controlados.

Nota. — Os serviços a prestar pelos vários órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo constam das disposições do § 3.2.

2.7 — Especificações relativas às regiões de informação de voo, às regiões de *contrôle* e às zonas de *contrôle*.

2.7.1 — *Recomendação.* — A delimitação do espaço aéreo no interior do qual forem prestados serviços de tráfego aéreo deve efectuar-se mais em função da estrutura das rotas e da necessidade de assegurar um serviço eficiente do que em função do traçado das fronteiras nacionais.

Nota 1. — A conclusão de acordos que permitam a delimitação do espaço aéreo, indiferentemente do traçado das fronteiras nacionais, é recomendável quando facilite a prestação dos serviços de tráfego aéreo (ver § 2.1.1). Os acordos que permitam a delimitação do espaço aéreo com limites rectilíneos serão, por exemplo, da maior conveniência quando os órgãos de tráfego aéreo utilizem técnicas de tratamento de dados.

Nota 2. — Quando a delimitação do espaço aéreo se efectuar em referência a fronteiras nacionais, torna-se necessário estabelecer, por acordo mútuo, pontos de transferência convenientemente situados.

2.7.2 — Regiões de informação de voo.

2.7.2.1 — As regiões de informação de voo serão delimitadas de forma a conter a estrutura das rotas aéreas que essas regiões servem.

2.7.2.2 — As regiões de informação de voo compreenderão todo o espaço aéreo dentro dos seus limites laterais, salvo quando forem limitadas por uma região superior de informação de voo.

2.7.2.3 — Quando uma região de informação de voo for limitada por uma região superior de informação de voo, o limite inferior prescrito para a região superior de informação de voo constituirá o limite vertical superior vertical da região de informação de voo e coincidirá com um nível de cruzeiro VFR especificado na tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C ao anexo 2.

Nota. — Quando for estabelecida uma região superior de informação de voo, os procedimentos aí aplicáveis não necessitam ser idênticos aos procedimentos aplicáveis à região de informação de voo subjacente.

2.7.3 — Regiões de *contrôle*.

2.7.3.1 — As regiões de *contrôle*, incluindo *inter alia*, os corredores aéreos e as regiões de *contrôle* terminal, serão delimitadas de modo a compreender o espaço aéreo suficiente para as trajectórias ou as partes das trajectórias dos voos IFR a que se deseja prestar o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, tendo em conta as possibilidades das ajudas de navegação normalmente utilizadas nessas regiões.

Nota. — Numa região de *contrôle* não constituída por corredores aéreos pode ser estabelecido um sistema de rotas, com o fim de facilitar a prestação do serviço do tráfego aéreo.

2.7.3.2 — O limite inferior de uma região de *contrôle* será estabelecido a uma altura de 200 m (700 pés), pelo menos, acima da terra ou da água.

Nota. — Esta disposição não significa que o limite inferior de uma dada região de *contrôle* tenha de ser uniformemente estabelecido.

2.7.3.2.1 — *Recomendação.* — Quando for possível e desejável, o limite inferior de uma região de *contrôle* deve ser estabelecido a uma altura superior à altura mínima especificada no § 2.7.3.2, a fim de permitir liberdade de acção a voos VFR abaixo da região de *contrôle*.

2.7.3.2.2 — *Recomendação.* — Quando o limite inferior de uma região de *contrôle* for superior a 900 m (3000 pés) MSL, deve coincidir com um nível de cruzeiro VFR especificado na tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C ao anexo 2.

Nota. — A escolha do nível de cruzeiro VFR deve ser feita de forma a evitar que, devido a variações previstas na pressão atmosférica local, esse limite venha a situar-se a menos do que 200 m (700 pés) acima da terra ou da água.

2.7.3.3 — Será estabelecido um limite superior para uma região de *contrôle* quando:

- a) Não for prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo acima desse limite; ou
- b) Uma região de *contrôle* for subjacente a uma região superior de *contrôle*. Neste caso, o limite superior da região de *contrôle* subjacente coincidirá com o limite inferior da região superior de *contrôle*.

Quando estabelecido, esse limite superior coincidirá com um nível de cruzeiro VFR especificado na tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C ao anexo 2.

2.7.4 — Regiões de informação de voo ou regiões de *contrôle* no espaço aéreo superior.

Recomendação. — Quando for desejável limitar o número de regiões de informação de voo ou de regiões de *contrôle* que as aeronaves operando a níveis elevados tenham de atravessar, deve ser delimitada, conforme o caso, uma região de informação de voo, ou uma região de *contrôle*, que inclua o espaço aéreo superior situado dentro dos limites laterais de um determinado número de regiões inferiores de informação de voo ou regiões inferiores de *contrôle*.

2.7.5 — Zonas de *contrôle*.

2.7.5.1 — Os limites laterais das zonas de *contrôle* compreenderão, pelo menos, as porções de espaço aéreo, não situadas no interior das regiões de *contrôle*, que contêm as trajectórias dos voos IFR a chegar aos aeródromos utilizados em condições meteorológicas de voo por instrumentos ou a partir deles.

Nota. — As aeronaves em espera na vizinhança dos aeródromos consideram-se aeronaves a chegar.

2.7.5.2 — Os limites laterais de uma zona de *contrôle* estender-se-ão, pelo menos, até cinco milhas náuticas do centro do aeródromo ou aeródromos respectivos, nas direcções em que possam executar-se aproximações.

Nota. — Uma zona de *contrôle* pode incluir dois ou mais aeródromos situados muito próximo uns dos outros.

2.7.5.3 — Uma zona de *contrôle* situada dentro dos limites laterais de uma região de *contrôle* estender-se-á desde a superfície terrestre até, pelo menos, ao limite inferior dessa região de *contrôle*.

Nota. — Quando se deseje, pode ser estabelecido um limite superior mais elevado do que o limite inferior da região de *contrôle* sobrejacente.

2.7.5.4 — *Recomendação.* — Deve ser estabelecido um limite superior para uma zona de *contrôle* situada fora dos limites laterais de uma região de *contrôle*.

2.7.5.5 — *Recomendação.* — Quando se deseje estabelecer o limite superior de uma zona de *contrôle* a um nível mais elevado do que o limite inferior da região de *contrôle* sobrejacente, ou se a zona de *contrôle* estiver situada fora dos limites laterais de uma região de *contrôle*, tal limite superior deve corresponder a um nível que possa ser facilmente identificado pelos pilotos. Se esse limite estiver acima de 900 m (3000 pés) MSL, deve coincidir com um nível

de cruzeiro VFR especificado na tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C ao anexo 2.

Nota. — A escolha do nível de cruzeiro VFR deve ser feita de forma a evitar que, devido a variações previstas na pressão atmosférica local, o limite estabelecido venha situar-se a menos do que 200 m (700 pés) acima da terra ou da água.

2.8 — Identificação dos órgãos de tráfego aéreo e do espaço aéreo.

2.8.1 — *Recomendação.* — Um centro de *contrôle* regional ou um centro de informação de voo devem ser identificados pelo nome de uma vila, de uma cidade ou por uma característica geográfica próximas.

2.8.2 — *Recomendação.* — Uma torre de *contrôle* de aeródromo ou uma secção de *contrôle* de aproximação devem ser identificadas pelo nome do aeródromo no qual estão situadas.

2.8.3 — *Recomendação.* — Uma zona de *contrôle*, uma região de *contrôle* ou região de informação de voo devem ser identificadas pelo nome do órgão que tem jurisdição sobre as mesmas.

2.9 — Identificação das rotas ATS.

2.9.1 — *Recomendação.* — As rotas ATS devem ser identificadas por indicadores seleccionados de harmonia com os princípios estabelecidos no apêndice A.

2.10 — Estabelecimento e identificação dos pontos de relato de posição ou das linhas de relato de posição.

2.10.1 — Os pontos de relato de posição ou as linhas de relato de posição serão estabelecidos em função das informações necessárias aos serviços de tráfego aéreo sobre o progresso do voo das aeronaves.

2.10.1.1 — Os pontos de relato de posição serão identificados por indicadores seleccionados, quando necessário, com base em acordos regionais de navegação aérea.

Nota. — Ver nota 1 ao § 2.1.2.

2.11 — Coordenação entre os operadores e os serviços de tráfego aéreo.

2.11.1 — Os órgãos de tráfego aéreo no exercício das suas funções deverão ter na devida conta as necessidades dos operadores resultantes das disposições do anexo 6. Assim, se solicitadas, serão fornecidas ao operador, ou ao representante por ele designado, todas as informações disponíveis que permitam ao operador, ou ao representante por ele designado, cumprir as suas obrigações.

2.11.2 — Quando solicitadas por um operador, as mensagens (incluindo relatos de posição) recebidas pelos órgãos de tráfego aéreo relacionadas com a operação das aeronaves, a que o operador presta serviço de *contrôle* operacional, serão postas imediatamente à sua disposição, ou à do representante por ele designado, em conformidade com os procedimentos locais em vigor.

2.12 — Altitudes mínimas de voo.

2.12.1 — As altitudes mínimas de voo serão determinadas e promulgadas por cada Estado Contratante para cada uma das rotas ATS sobre o seu território e deverão situar-se, pelo menos, 300 m (1000 pés) acima do obstáculo mais elevado na porção de espaço aéreo considerada.

Nota. — As especificações relativas à publicação das altitudes mínimas de voo pelos Estados, bem como os critérios utilizados para a sua determinação, constam do apêndice 1 ao anexo 15.

Capítulo 3 — Serviço de «contrôle» do tráfego aéreo

3.1 — Aplicação.

3.1.1 — O serviço de *contrôle* do tráfego aéreo será prestado a:

- 1) Todos os voos IFR em espaço aéreo controlado;
- 2) Todos os voos VFR em espaço aéreo controlado (instrumentos e visual);

Nota. — Ver § 2.5.2.2.1.1.

- 3) Todo o tráfego de aeródromo nos aeródromos controlados.

3.1.2 — Toda a aeronave que se saiba, ou se julgue, que está em emergência terá prioridade sobre as outras aeronaves.

3.2 — Prestação do serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

As diversas partes do serviço de *contrôle* do tráfego aéreo descritas no § 3.2.1 serão prestadas pelos vários órgãos a seguir indicados:

- 1) Serviço de *contrôle* regional:

- a) Por um centro de *contrôle* regional; ou
- b) Pelo órgão que presta serviço de *contrôle* de aproximação numa zona de *contrôle* ou numa região de *contrôle* de pequena extensão. Este órgão destina-se, sobretudo, a prestar serviço de *contrôle* de aproximação onde não esteja estabelecido um centro de *contrôle* regional.

- 2) Serviço de *contrôle* de aproximação:

- a) Por uma torre de *contrôle* de aeródromo, ou por um centro de *contrôle* regional, quando for necessário, ou desejável, combinar a responsabilidade de um só órgão ou serviço de *contrôle* de aproximação com o serviço de *contrôle* de aeródromo ou com o serviço de *contrôle* regional;
- b) Por uma secção de *contrôle* de aproximação quando for necessário, ou desejável, estabelecer um órgão separado.

- 3) Serviço de *contrôle* de aeródromo: por uma torre de *contrôle* de aeródromo.

3.3 — Activação do serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

3.3.1 — A fim de prestar serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo deverá:

- 1) Receber informações sobre o movimento previsto de cada aeronave, ou alterações ao mesmo, e receber informações actualizadas sobre o progresso efectivo de cada aeronave;
- 2) Determinar, com base nas informações recebidas, a posição relativa das aeronaves conhecidas;

- 3) Dar autorizações e informações destinadas a evitar colisões entre as aeronaves sob o seu *contrôle* e manter um escoamento ordenado e expedito do tráfego;
- 4) Coordenar, conforme necessário, as autorizações com outros órgãos:
 - a) Sempre que, de outro modo, uma aeronave pudesse afectar a segurança do tráfego que opera sob o *contrôle* desses outros órgãos;
 - b) Antes da transferência do *contrôle* de uma aeronave para esses outros órgãos.

3.3.2 — As informações sobre o movimento das aeronaves, conjuntamente com as autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo, deverão estar representadas de forma que permitam a sua análise com prontidão, a fim de se manter um escoamento eficiente do tráfego aéreo, com separação adequada entre as aeronaves.

3.3.3 — As autorizações dadas pelos órgãos de *contrôle* de tráfego aéreo assegurarão a separação:

- a) Entre voos IFR controlados;
- b) Entre voos IFR e voos VFR controlados, incluindo voos VFR especiais;
- c) Entre voos VFR especiais;
- d) Entre voos VFR controlados em espaço aéreo controlados (instrumentos e visual), quando prescrito pela autoridade ATS competente.

Salvo quando solicitado por uma aeronave, e se a autoridade ATS competente assim o prescrever quanto às alíneas a), b) e d) acima, essa aeronave pode ser autorizada, sem separação, a efectuar uma parte definida do seu voo em condições meteorológicas de voo visual.

3.3.4 — Um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo efectuará a separação, utilizando, pelo menos, uma das formas seguintes:

- 1) Separação vertical — que se obtém pela atribuição de níveis diferentes seleccionados da:
 - a) Tabela de níveis de cruzeiro do apêndice C ao anexo 2; ou de uma
 - b) Tabela de níveis de cruzeiro modificada, quando assim prescrito, de acordo com o disposto no apêndice C ao anexo 2, para voos acima do nível de voo 290.

Mas a correspondência entre níveis e caminhos aí prescrita não se aplicará quando for diferentemente indicado nas autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo ou especificada nas publicações de informação aeronáutica.

2) Separação horizontal, compreendendo a:

- a) Separação longitudinal — que se obtém mantendo um intervalo de tempo, ou de distância, entre as aeronaves que voam em caminhos idênticos, em caminhos convergentes ou em caminhos recíprocos; ou a

- b) Separação lateral — que se obtém mantendo as aeronaves em rotas diferentes ou em lugares geográficos diferentes.

3) Separação composta — que consiste numa combinação da separação vertical com uma das outras formas de separação especificadas na alínea 2) acima, usando para cada forma mínimos que podem ser menores do que os usados para cada um dos elementos combinados, quando aplicados separadamente, mas não inferiores à sua metade.

A separação composta só será aplicada com base em acordos regionais de navegação aérea.

3.4 — Mínimos de separação.

3.4.1 — Os mínimos de separação aplicáveis a uma determinada porção de espaço aéreo serão assim escolhidos:

- 1) Entre os mínimos de separação especificados nos PANS-RAC e nos Procedimentos Suplementares Regionais aplicáveis nas circunstâncias aí consideradas. Todavia, quando os tipos de ajudas utilizadas ou as circunstâncias existentes não tenham sido previstos nas disposições da OACI, serão estabelecidos outros mínimos de separação, conforme necessário:

Pela autoridade ATS competente, após consultados os operadores, para rotas, ou partes de rotas, contidas no espaço aéreo sobre o qual um Estado tem soberania;

Por acordos regionais de navegação aérea, para rotas, ou partes de rotas, contidas em espaço aéreo sobre o alto mar ou em espaço aéreo de soberania indefinida.

Nota. — Os detalhes dos mínimos de separação prescritos pela OACI constam dos PANS-RAC (documento 4444 — RAC/501) e da 1.ª parte dos Procedimentos Suplementares Regionais (documento 7030).

- 2) A escolha dos mínimos de separação será ainda feita por acordo entre as autoridades ATS competentes responsáveis pelos serviços de tráfego aéreo em espaços aéreos adjacentes quando:

O tráfego passar de um para outro espaço aéreo adjacente;

A distância entre as rotas e o limite comum dos espaços aéreos adjacentes for inferior aos mínimos de separação aplicáveis nessas circunstâncias.

Nota. — A finalidade destas disposições é, no primeiro caso, garantir a compatibilidade em ambos os lados da linha de transferência do tráfego e, no segundo caso, manter a separação adequada entre as aeronaves que operam de um e do outro lado do limite comum.

3.4.2 — Os detalhes dos mínimos de separação escolhidos e os lugares da sua aplicação serão comunicados:

- 1) Aos órgãos ATS interessados; e
- 2) Aos pilotos e aos operadores por meio das publicações de informação aeronáutica quando a separação entre as aeronaves se basear na utilização de determinadas ajudas ou de determinadas técnicas de navegação.

3.5 — Responsabilidade de controlar.

3.5.1 — Responsabilidade de controlar um dado voo.

3.5.1.1 — Nenhum voo controlado poderá estar, em qualquer momento, sob o *contrôle* de mais de um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo.

3.5.2 — Responsabilidade de controlar no interior de um dado bloco de espaço aéreo.

3.5.2.1 — A responsabilidade de controlar todas as aeronaves que operam num dado bloco de espaço aéreo será atribuída a um só órgão de *contrôle* do tráfego aéreo. Contudo, o *contrôle* de uma aeronave, ou de grupos de aeronaves, pode ser delegado noutros órgãos de *contrôle* de tráfego aéreo, desde que a coordenação entre os respectivos órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo seja assegurada.

3.6 — Transferência da responsabilidade de controlar.

Nota. — Os parágrafos seguintes não se aplicarão quando duas ou mais partes do serviço de *contrôle* de tráfego aéreo forem prestadas pelo mesmo órgão, pois que em tal caso a transferência da responsabilidade de controlar não se torna necessária.

3.6.1 — Lugar e hora da transferência.

A responsabilidade de controlar uma aeronave será transferida de um para outro órgão de *contrôle* de tráfego aéreo da maneira seguinte:

3.6.1.1 — Entre dois órgãos que prestam serviço de *contrôle* regional. A responsabilidade de controlar uma aeronave será transferida de um órgão que presta serviço de *contrôle* regional numa região de *contrôle* para o órgão que presta serviço de *contrôle* regional numa região de *contrôle* adjacente à hora a que a aeronave atravessa o limite comum às duas regiões de *contrôle*; essa hora será estimada pelo centro de *contrôle* regional que controla a aeronave. A responsabilidade de controlar pode ser transferida noutro ponto ou a outra hora, conforme acordo estabelecido entre os dois órgãos.

3.6.1.2 — Entre um órgão que presta serviço de *contrôle* regional e um órgão que presta serviço de *contrôle* de aproximação. A responsabilidade de controlar uma aeronave será transferida de um órgão que presta serviço de *contrôle* regional para um órgão que presta serviço de *contrôle* de aproximação, e vice-versa, num ponto ou a uma hora, conforme acordo estabelecido entre os dois órgãos.

3.6.1.3 — Entre um órgão que presta serviço de *contrôle* de aproximação e um órgão que presta serviço de *contrôle* de aeródromo.

3.6.1.3.1 — Aeronaves a chegar. A responsabilidade de controlar uma aeronave que executa uma aproximação será transferida do órgão que presta serviço

de *contrôle* de aproximação para o órgão que presta serviço de *contrôle* de aeródromo quando a aeronave:

- 1) Estiver na vizinhança do aeródromo e:
 - a) Se estimar que pode completar a sua aproximação e aterragem em contacto visual com o solo; ou
 - b) Estiver em condições meteorológicas de voo visual ininterruptas; ou
- 2) Tiver aterrado.

O caso aplicável será o que se verificar primeiro.

Nota. — Mesmo quando existir uma secção de *contrôle* de aproximação, o *contrôle* de certos voos pode ser transmitido directamente de um centro de *contrôle* regional para uma torre de aeródromo, e vice-versa, mediante acordo prévio, entre os órgãos em questão, quanto à parte do serviço de *contrôle* de aproximação a prestar pelo centro de *contrôle* regional ou pela torre de *contrôle* de aeródromo.

3.6.1.3.2 — Aeronaves a partir. A responsabilidade de controlar uma aeronave a partir será transferida do órgão que presta serviço de *contrôle* de aeródromo para o órgão que presta serviço de *contrôle* de aproximação:

- 1) Quando existirem condições meteorológicas de voo visual na vizinhança do aeródromo:
 - a) Antes de a aeronave sair da vizinhança do aeródromo; ou
 - b) Antes de a aeronave entrar em condições meteorológicas de voo por instrumentos.

O caso aplicável será o que se verificar primeiro.

- 2) Quando existirem condições meteorológicas de voo por instrumentos no aeródromo:
 - a) Imediatamente antes de a aeronave entrar na pista de serviço para descolar; ou
 - b) Imediatamente após a aeronave ter descolado, se, em virtude de procedimentos locais, este método for preferível.

Nota. — Ver nota ao § 3.6.1.3.1.

3.6.2 — Coordenação da transferência.

3.6.2.1 — A responsabilidade de controlar uma aeronave não será transferida de um órgão de *contrôle* do tráfego aéreo para outro sem o consentimento do órgão de *contrôle* aceitante. Esse consentimento será obtido em conformidade com as disposições dos §§ 3.6.2.2, 3.6.2.2.1 e 3.6.2.3.

3.6.2.2 — O órgão de *contrôle* transferidor comunicará ao órgão de *contrôle* aceitante as partes apropriadas do plano de voo em vigor e quaisquer outras informações respeitantes à transferência proposta.

3.6.2.2.1 — No caso de *contrôle* radar, as informações respeitantes à transferência compreenderão a posição e, se necessário, o caminho e a velocidade da aeronave observados por radar imediatamente antes da transferência.

3.6.2.3 — O órgão de *contrôle* aceitante:

- a) Indicar a possibilidade de aceitar o *contrôle* da aeronave nas condições especificadas pelo órgão de *contrôle* transferidor, ou indicará a necessidade de qualquer alteração às condições especificadas, a não ser que, por virtude de acordo prévio entre os dois órgãos, a ausência de qualquer indicação seja considerada como aceitação das condições especificadas;
- b) Especificará qualquer outra informação, ou qualquer outra autorização respeitante a uma parte subsequente do voo, que a aeronave necessite ter no momento da transferência.

3.6.2.4 — O órgão de *contrôle* aceitante notificará o órgão de *contrôle* transferidor quando estabelecer comunicações bilaterais com a aeronave em questão e assumir a responsabilidade de controlar a mesma, salvo procedimento em contrário resultante de um acordo entre os dois órgãos de *contrôle*.

3.7 — Autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo.

As autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo fundamentar-se-ão unicamente na necessidade de prestar serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

3.7.1 — Conteúdo das autorizações.

3.7.1.1 — Uma autorização do *contrôle* do tráfego aéreo compreenderá:

- a) A identificação da aeronave indicada no plano de voo;
- b) O limite da autorização;
- c) A rota do voo;
- d) O nível ou níveis para a totalidade, ou para uma parte da rota, e mudanças de nível, se necessário;

Nota. — Se a autorização relativa a níveis abranger apenas parte da rota, torna-se essencial que o órgão de *contrôle* do tráfego aéreo especifique o ponto até onde a referida autorização é aplicável sempre que for necessário assegurar o cumprimento das disposições da alínea a) do § 3.5.5.2.2 do anexo 2.

- e) Quaisquer informações ou instruções necessárias sobre outros pontos, como manobras de aproximação ou de partida, comunicações, e hora limite da autorização.

Nota. — A «hora limite da autorização» é a hora a partir da qual a autorização será automaticamente cancelada se o voo não tiver começado.

3.7.1.2 — *Recomendação.* — Quando a complexidade do sistema de rotas numa região terminal assim o justifique, devem ser estabelecidas rotas padrão de partida e de chegada, a fim de ser facilitada a descrição da rota do voo.

3.7.2 — Coordenação das autorizações.

As autorizações do *contrôle* do tráfego aéreo serão coordenadas entre os órgãos de *contrôle* do tráfego aéreo, para a totalidade ou para uma parte especificada, da rota de uma aeronave.

3.7.2.1 — As aeronaves são autorizadas para a totalidade da rota até ao destino:

- a) Quando antes da partida tenha sido possível coordenar a autorização entre todos os órgãos sob cujo *contrôle* a aeronave venha a encontrar-se; ou
- b) Quando existir uma razoável garantia de que será efectuada coordenação prévia entre os órgãos sob cujo *contrôle* a aeronave venha subsequentemente a encontrar-se.

Nota. — Quando for dada uma autorização para a parte final do voo, exclusivamente para acelerar o escoamento do tráfego a partir, a subsequente autorização de rota será dada em conformidade com as especificações acima, ainda que o aeródromo de destino não se encontre sob a jurisdição do centro de *contrôle* regional que emitir a autorização de rota.

3.7.2.2 — Quando a coordenação indicada no § 3.7.2.1 não tenha sido efectuada, ou não tenha sido considerada, a aeronave será autorizada apenas até ao ponto onde a coordenação estiver razoavelmente garantida. Nesse ponto, ou antes de o atingir, a aeronave receberá nova autorização, com instrumentos de espera, se necessário.

3.7.2.3 — Quando uma aeronave tencionar partir de um aeródromo no interior de uma região de *contrôle* para entrar numa outra região de *contrôle*, dentro de um período de 30 minutos, ou de qualquer outro período de tempo fixado por acordo entre os respectivos centros de *contrôle* regional, a coordenação com o centro de *contrôle* regional subsequente será efectuada antes de ser dada autorização de partida.

3.7.2.4 — Uma aeronave que tencionar sair de uma região de *contrôle* para voar fora de espaço aéreo controlado e posteriormente regressar a essa região de *contrôle*, ou penetrar numa outra região de *contrôle*, pode ser autorizada desde o aeródromo de partida até ao aeródromo de destino. Todavia, tal autorização ou quaisquer alterações à mesma só serão aplicáveis às partes de voo efectuadas no interior do espaço aéreo controlado.

3.7.3 — *Contrôle* de escoamento do tráfego.

Quando um órgão de tráfego aéreo verificar a impossibilidade de aceitar mais tráfego durante um certo período de tempo em certo lugar, ou aceitar tráfego adicional a uma dada cadência, esse órgão avisará os outros órgãos de *contrôle* de tráfego aéreo, os operadores que se saiba, ou se julgue, estarem interessados, e também os pilotos-comandantes das aeronaves que se destinem a esse lugar, que o tráfego adicional estará provavelmente sujeito a grandes demoras, ou se for o caso, que serão postas em prática restrições específicas ao tráfego adicional durante um período de tempo determinado, com a finalidade de evitar as referidas demoras.

3.8 — *Contrôle* de pessoas e de veículos nos aeródromos.

O movimento de pessoas ou de veículos na área de manobra de um aeródromo será controlado pela torre de *contrôle* de aeródromo, conforme necessário a fim de evitar riscos para essas pessoas ou para esses veículos, ou ainda para as aeronaves a aterrar, a rolar ou a descolar.

Capítulo 4 — Serviço de informação de voo

4.1 — Aplicação.

4.1.1 — O serviço de informação de voo será prestado a todas as aeronaves que do mesmo necessitem, como sejam:

- 1) As aeronaves a que seja prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo; ou
- 2) Aquelas cuja existência seja, por outros meios, conhecida dos órgãos de tráfego aéreo.

Nota. — O serviço de informação de voo não isenta o piloto-comandante de uma aeronave de quaisquer das suas responsabilidades, competindo-lhe a decisão final quanto a qualquer alteração sugerida respeitante ao plano de voo.

4.1.2 — Quando um órgão de tráfego aéreo prestar serviço de informação de voo, bem como serviço de *contrôle* do tráfego aéreo, o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo terá prioridade sobre o serviço de informação de voo, sempre que o serviço de *contrôle* do tráfego aéreo assim o exija.

Nota. — Reconhece-se que, em determinadas circunstâncias, durante a aproximação final, a aterragem, a descolagem e a subida, as aeronaves podem ter necessidade de receber, sem demora, informações não pertencentes ao serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

4.2 — Âmbito do serviço de informação de voo.

4.2.1 — O serviço de informação de voo incluirá a prestação de:

- a) Informações SIGMET;
- b) Informações sobre alterações do estado de funcionamento das ajudas de navegação;
- c) Informações sobre alterações do estado dos aeródromos e das instalações associadas aos mesmos, incluindo informações sobre as condições das áreas de movimento, quando forem afectadas pela presença da neve, de gelo ou de uma espessura significativa de água;

e quaisquer outras informações susceptíveis de afectarem a segurança.

4.2.2 — O serviço de informação de voo prestado aos voos IFR, em aditamento às disposições do § 4.2.1, incluirá ainda informações respeitantes a:

- a) Condições meteorológicas observadas ou previstas nos aeródromos de partida, de chegada e alternantes;
- b) Riscos de colisão para as aeronaves que operam fora das regiões de *contrôle* e das zonas de *contrôle*;
- c) Para voos efectuados sobre a água, na medida do possível e quando solicitados pelos pilotos, quaisquer elementos disponíveis, tais como o indicativo de chamada de rádio, a posição, o caminho verdadeiro, a velocidade, etc., dos navios de superfície que se encontrem nessas paragens.

Nota. — As informações referidas na alínea b), que incluem apenas aeronaves conhecidas cuja presença pudesse constituir um risco de colisão para a aeronave informada, são algumas vezes baseadas em elementos de exactidão duvidosa e incompletos, não podendo assim os órgãos de tráfego aéreo assumir a responsabilidade da sua transmissão com regularidade nem da sua exactidão.

4.2.3 — Em aditamento às disposições do § 4.2.1, o serviço de informação de voo prestado a voos VFR incluirá informações respeitantes a condições meteorológicas ao longo da rota do voo que possam tornar impraticável a operação em condições meteorológicas de voo visual.

Capítulo 5 — Serviço de alerta

5.1 — Aplicação.

5.1.1 — O serviço de alerta será prestado:

- 1) A todas as aeronaves a que seja prestado serviço de *contrôle* do tráfego aéreo; e
- 2) Na medida do possível, a todas as outras aeronaves que tenham entregue um plano de voo ou cuja existência seja, por outros meios, conhecida dos órgãos de tráfego aéreo.

5.1.2 — Os centros de informação de voo ou os centros de *contrôle* regional servirão como postos centrais de recolha de todas as informações relativas a um estado de emergência de uma aeronave que opere no interior da região de informação de voo, ou da região de *contrôle* respectiva, e transmitirão tais informações ao centro de coordenação de salvamento apropriado.

5.1.3 — Na eventualidade de uma aeronave em estado de emergência se encontrar sob o *contrôle* de uma torre de *contrôle* de aeródromo ou de uma secção de *contrôle* de aproximação, essa torre de *contrôle* de aeródromo ou essa secção de *contrôle* de aproximação notificarão imediatamente o centro de informação de voo ou o centro de *contrôle* regional responsável, que, por sua vez, notificarão o centro de coordenação de salvamento, salvo quando a notificação ao centro de *contrôle* regional, ao centro de informação de voo ou ao centro de coordenação de salvamento se tornar supérflua em virtude da natureza do estado de emergência.

5.1.3.1 — Todavia, sempre que a urgência da situação assim o exija, a torre de *contrôle* do aeródromo ou a secção de *contrôle* de aproximação responsável alertarão primeiro todas as organizações locais de salvamento em condições de prestar assistência imediata e tomarão as medidas necessárias para a sua pronta intervenção.

5.2 — Notificação dos centros de coordenação de salvamento.

5.2.1 — Sem prejuízo de quaisquer outras circunstâncias que possam justificar tal notificação, os órgãos de tráfego aéreo, salvo as disposições do § 5.5.1, notificarão os centros de coordenação de salvamento, logo que a aeronave seja considerada num estado de emergência, nos casos seguintes:

1) Fase de incerteza, quando:

- a) Nenhuma comunicação tenha sido recebida de uma aeronave dentro de um período de trinta minutos após a hora a que uma comunicação deveria ter sido recebida, ou desde a hora a que foi feita a primeira tentativa infrutífera para estabelecer comunicação com essa aeronave, se esta última hora for anterior à primeira ou quando;

- b) Uma aeronave não tenha chegado dentro de trinta minutos após a última hora estimada de chegada notificada aos órgãos de tráfego aéreo, ou da última hora de chegada estimada pelos órgãos de tráfego, se esta última for posterior à primeira, salvo quando não existir qualquer dúvida quanto à segurança da aeronave e dos seus ocupantes.

2) Fase de alerta, quando:

- a) A seguir à fase de incerteza as subseqüentes tentativas para estabelecer comunicações com a aeronave ou o resultado das perguntas feitas a outras fontes apropriadas não forneçam quaisquer informações acerca da aeronave; ou quando
- b) Uma aeronave que tenha recebido autorização de aterragem não aterre dentro de cinco minutos após a hora estimada de aterragem e não tenham sido restabelecidas comunicações com a aeronave; ou quando
- c) As informações recebidas indicarem que foi afectada a eficiência operacional da aeronave, mas não a ponto de se prever uma aterragem forçada;

salvo quando existirem indícios que limitem a apreensão quanto à segurança da aeronave e dos seus ocupantes.

3) Fase de perigo, quando:

- a) A seguir à fase de alerta novas tentativas infrutíferas para estabelecer comunicações com a aeronave e o resultado das perguntas mais largamente difundidas indiquem que a aeronave está provavelmente em perigo; ou quando
- b) Se considerar que o combustível a bordo está esgotado ou é insuficiente para permitir que a aeronave atinja um lugar seguro; ou quando
- c) As informações recebidas indicarem que foi afectada a eficiência operacional da aeronave, a ponto de se prever uma aterragem forçada; ou quando
- d) For recebida informação, ou haja quase a certeza, de que a aeronave está prestes a efectuar, ou efectuou, uma aterragem forçada;

salvo quando existir uma certeza razoável que a aeronave e os seus ocupantes não estão ameaçados por perigo grave e iminente e não necessitam assistência imediata.

5.2.2 — A notificação compreenderá as seguintes informações, quando existentes, pela ordem seguinte:

- 1) INCERFA, ALERFA ou DETRESFA, conforme a fase de emergência;
- 2) Órgão e pessoa que faz a notificação;

- 3) Natureza da emergência;
- 4) Informações de interesse que constam do plano de voo;
- 5) Órgão que estabeleceu o último contacto, a hora e a frequência utilizada;
- 6) Último relato de posição e a forma como foi determinado;
- 7) Cor e marcas distintivas da aeronave;
- 8) Medidas tomadas pelo órgão que faz a notificação;
- 9) Outras informações pertinentes.

5.2.2.1 — *Recomendação.* — A parte das informações especificadas no § 5.2.2, não disponível no momento em que é feita a notificação ao centro de coordenação de salvamento, deve ser obtida por um órgão do tráfego aéreo antes da declaração de uma fase de perigo, se existir uma certeza razoável de que essa fase venha a ser declarada.

5.2.3 — Além da notificação, conforme as disposições do § 5.2.2, o centro de coordenação de salvamento será avisado, sem demora:

- a) De quaisquer informações suplementares úteis, especialmente sobre o agravamento do estado de emergência para as fases subseqüentes; ou
- b) De que a situação de emergência já não existe.

Nota. — O centro de coordenação de salvamento é responsável por cancelar as medidas tomadas por sua iniciativa.

5.3 — Utilização dos meios de comunicação.

Os órgãos de tráfego aéreo utilizarão, conforme necessário, todos os meios de comunicação disponíveis para tentar estabelecer e manter comunicações com uma aeronave num estado de emergência, e solicitar notícias da aeronave.

5.4 — Marcação da posição de uma aeronave num estado de emergência.

Quando se considerar que existe um estado de emergência, a rota da aeronave em questão será traçada numa carta a fim de se determinar a sua provável posição futura e o seu máximo raio de acção a partir da última posição conhecida. As rotas das outras aeronaves cuja existência seja conhecida nas proximidades da aeronave em emergência serão igualmente traçadas na carta a fim de se determinar as suas prováveis posições futuras e a sua autonomia.

5.5 — Informações para o operador.

5.5.1 — Quando um centro de *contrôle* regional ou um centro de informação de voo decidirem que uma aeronave se encontra na fase de incerteza, ou na fase de alerta, informarão, quando possível, o operador, antes de notificarem o centro de coordenação de salvamento.

Nota. — Se uma aeronave se encontrar na fase de perigo, o centro de coordenação de salvamento será imediatamente notificado, conforme as disposições do § 5.2.1.

5.5.2 — Todas as informações transmitidas ao centro de coordenação de salvamento por um centro de *contrôle* regional ou por um centro de informação de voo serão igualmente transmitidas ao operador, sempre que possível, sem demora.

5.6 — Notificação às aeronaves que operam na proximidade de uma aeronave num estado de emergência.

Quando um centro de informação de voo ou um centro de *contrôle* regional decidirem que uma aeronave se encontra num estado de emergência informará, logo que possível, as outras aeronaves cuja existência seja conhecida nas proximidades da aeronave em questão, da natureza da emergência.

Capítulo 6 — Meios de comunicação necessários aos serviços de tráfego aéreo

6.1 — Serviço móvel aeronáutico — (comunicações ar-terra).

6.1.1 — Generalidades.

6.1.1.1 — A radiotelefonia, ou um outro método de comunicações, rápidas, directas e seguras, ou ainda uma combinação de ambos os métodos, serão utilizados nas comunicações ar-terra para servir os fins do serviço do tráfego aéreo.

6.1.2 — Serviço de informação de voo e serviço de *contrôle* do tráfego aéreo.

6.1.2.1 — Os meios de comunicação ar-terra utilizados no serviço de informação de voo ou no serviço de *contrôle* regional deverão assegurar o estabelecimento de comunicações bilaterais entre um centro de informação de voo ou um centro de *contrôle* regional e as aeronaves em voo, devidamente equipadas, em qualquer ponto de uma região de informação de voo ou de uma região de *contrôle*.

6.1.2.2 — *Recomendação*. — Sempre que possível, os meios de comunicação ar-terra utilizados no serviço de informação de voo ou no serviço de *contrôle* regional devem assegurar o estabelecimento de comunicações bilaterais directas, rápidas, contínuas, e livres de interferência estática, entre um centro de informação de voo, ou um centro de *contrôle* regional e as aeronaves em voo, devidamente equipadas, em qualquer ponto de uma região de informação de voo ou de uma região de *contrôle*.

6.1.2.3 — *Recomendação*. — Quando no serviço de *contrôle* regional forem utilizadas comunicações radiotelefónicas bilaterais directas piloto-controlador, deve existir um registo de todos os canais de comunicação ar-terra utilizados no serviço de *contrôle* regional.

6.1.3 — Serviço de *contrôle* de aproximação.

6.1.3.1 — Os meios de comunicação ar-terra utilizados no serviço de *contrôle* de aproximação deverão assegurar o estabelecimento de comunicações bilaterais directas, rápidas, contínuas, e livres de interferência estática, entre o órgão que presta serviço de *contrôle* de aproximação e as aeronaves, devidamente equipadas, que estejam sob *contrôle* desse órgão.

6.1.3.2 — Quando o órgão que prestar serviço de *contrôle* de aproximação constituir um órgão separado, as comunicações ar-terra serão efectuadas utilizando-se canais de comunicação destinados ao uso exclusivo desse órgão.

6.1.3.3 — *Recomendação*. — Quando for utilizada a radiotelefonia, deve existir um registo de todos os canais de comunicação ar-terra utilizados no serviço de *contrôle* de aproximação.

6.1.4 — Serviço de *contrôle* de aeródromo.

6.1.4.1 — Os meios de comunicação ar-terra utilizados no serviço de *contrôle* de aeródromo deverão assegurar o estabelecimento de comunicações bilaterais directas, rápidas, contínuas, e livres de interfe-

rência estática, entre uma torre de *contrôle* e as aeronaves, devidamente equipadas, que operem a qualquer distância compreendida num raio de 25 milhas náuticas em redor do aeródromo respectivo.

6.1.4.2 — *Recomendação*. — Quando as circunstâncias assim o justificarem, devem ser estabelecidos meios de comunicação independentes para controlar o tráfego na área de manobra.

6.1.4.3 — *Recomendação*. — Quando for utilizada a radiotelefonia, deve existir um registo de todos os canais de comunicação ar-terra utilizados no serviço de *contrôle* de aeródromo.

6.2 — Serviço fixo aeronáutico.

Nota. — A rapidez com que as comunicações devem ser estabelecidas é dada em medidas de tempo para servir de guia aos serviços de comunicações, especialmente na escolha dos tipos de canais de comunicação necessários; por exemplo: o termo «instantâneas» é utilizado para designar comunicações directas; o termo «aproximadamente quinze segundos» é utilizado para designar comunicações por comutação, e o termo «cinco minutos» é utilizado para designar métodos que implicam retransmissão.

6.2.1 — Comunicações de uma região de informação de voo ou de uma região de *contrôle*.

6.2.1.1 — Os centros de informação de voo ou os centros de *contrôle* regional deverão estar ligados aos órgãos abaixo designados, quando prestem serviço no interior das regiões de informação de voo ou das regiões de *contrôle* sob a jurisdição daqueles centros:

- a) Torres de *contrôle* de aeródromo;
- b) Secções de *contrôle* de aproximação;
- c) Centros meteorológicos que servem o centro de informação de voo ou o centro de *contrôle* regional;
- d) Instalações de operadores situadas no interior da região de informação de voo ou da região de *contrôle*;
- e) Estações de telecomunicações aeronáuticas que servem o centro de informação de voo ou o centro de *contrôle* regional;
- f) Centro de coordenação de salvamento, ou, na sua falta, qualquer outro serviço apropriado de emergência;
- g) Centros internacionais de NOTAM que servem o centro de informação de voo ou o centro de *contrôle* regional.

6.2.1.1.1 — As comunicações entre os centros de *contrôle* regional, as torres de *contrôle* de aeródromo e as secções de *contrôle* de aproximação consistirão em:

- a) Comunicações verbais directas com registo automático. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que qualquer dos pontos acima mencionados possa ser normalmente contactado de quinze segundos, aproximadamente; e
- b) Comunicações impressas, quando for necessário um registo escrito. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que o tempo que decorrer entre a hora de entrega ao órgão transmissor no ponto de origem e a hora de entrega ao destinatário não exceda cinco minutos.

6.2.1.1.2 — *Recomendação.* — Nos casos não abrangidos pelas disposições do § 6.2.1.1.1 as comunicações consistem em:

- a) Comunicações verbais directas com registo automático. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que qualquer dos pontos acima mencionados possa normalmente ser contactado dentro de quinze segundos, aproximadamente; e
- b) Comunicações impressas, quando for necessário um registo escrito. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que o tempo que decorrer entre a hora de entrega ao órgão transmissor no ponto de origem e a hora de entrega ao destinatário não exceda cinco minutos.

6.2.1.2 — As secções de *contrôle* de aproximação ou as torres de *contrôle* de aeródromo, além de ligadas ao centro de informação de voo ou ao centro de *contrôle* regional respectivos, em conformidade com as disposições do § 6.2.1.1.1, deverão estar ainda ligadas aos pontos seguintes:

- a) Serviços de salvamento e de emergência (incluindo ambulâncias, incêndio, etc);
- b) Centros meteorológicos que servem a secção de *contrôle* de aproximação ou a torre de *contrôle* de aeródromo respectivas;
- c) Estações de telecomunicações aeronáuticas que servem a secção de *contrôle* de aproximação ou a torre de *contrôle* de aeródromo respectivas.

6.2.1.2.1 — As comunicações referidas nas alíneas a) e b) do § 6.2.1.2 consistirão em comunicações verbais directas para comunicações colectivas. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que qualquer dos pontos acima mencionados possa normalmente ser contactado dentro de quinze segundos, aproximadamente.

6.2.1.2.2 — *Recomendação.* — As comunicações referidas na alínea c) do § 6.2.1.2 consistem em comunicações verbais directas para comunicações colectivas. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deve ser tal que qualquer dos pontos acima mencionados possa normalmente ser contactado dentro de quinze segundos, aproximadamente.

6.2.1.2.3 — *Recomendação.* — As comunicações necessárias constantes das disposições do § 6.2.1.2 devem estar dotadas de registo automático.

6.2.1.3 — As secções de *contrôle* de aproximação estarão ainda ligadas às respectivas torres de *contrôle* de aeródromo por comunicações verbais directas. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que torne possível um contacto normalmente instantâneo.

6.2.1.3.1 — *Recomendação.* — As comunicações constantes das disposições do § 6.2.1.3 devem estar dotadas de registo automático.

6.2.1.4 — As comunicações entre um posto dos serviços de tráfego aéreo, quando existir separadamente, e os órgãos a que está associado, como sejam o centro de *contrôle* regional, a secção de *contrôle* de aproximação e a torre de *contrôle* de aeródromo, consistirão em:

mação e a torre de *contrôle* de aeródromo, consistirão em:

- a) Comunicações verbais directas. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que qualquer dos pontos acima mencionados possa normalmente ser contactado dentro de quinze segundos, aproximadamente; e
- b) Comunicações impressas, quando for necessário um registo escrito. A rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deverá ser tal que o tempo que decorrer entre a hora de entrega ao órgão transmissor no ponto de origem e a hora de entrega ao destinatário não exceda cinco minutos.

6.2.1.4.1 — *Recomendação.* — As comunicações constantes da alínea a) do § 6.2.1.4 devem estar dotadas de registo automático.

6.2.2 — Comunicações entre os centros de informação de voo e os centros de *contrôle* regional.

6.2.2.1 — Os centros de informação de voo e os centros de *contrôle* regional estarão ligados a todos os centros de informação de voo e a todos os centros de *contrôle* regional adjacentes.

6.2.2.1.1 — Essas comunicações compreenderão em todos os casos meios que permitam a recepção das mensagens de forma conveniente para arquivo e de acordo com as exigências dos tempos de trânsito especificados.

Nota. — Os critérios para a determinação dos tempos de trânsito são estabelecidos pelo Conselho da OACI, normalmente com base nas recomendações das reuniões regionais de navegação aérea.

6.2.2.1.2 — No caso de regiões de *contrôle* contíguas, os centros de *contrôle* regional respectivos serão ligados por comunicações verbais directas com registo automático, salvo determinação em contrário com base em acordos regionais de navegação aérea. A rapidez com que tais comunicações verbais directas forem estabelecidas deverá ser tal que os centros de *contrôle* regional possam normalmente contactar-se dentro de quinze segundos, aproximadamente.

6.2.2.1.3 — *Recomendação.* — Na eventualidade de circunstâncias especiais originadas pela densidade do tráfego, pelos tipos de aeronaves, ou devido à maneira como o espaço aéreo está organizado, mesmo quando não tenham ainda sido estabelecidas regiões de *contrôle*, ou estas não sejam contíguas, devem ser asseguradas comunicações verbais directas entre os órgãos ATS adjacentes. Nesses casos, a rapidez com que as comunicações forem estabelecidas deve ser tal que os órgãos de tráfego aéreo respectivos possam ser normalmente contactados dentro de quinze segundos.

6.2.2.2 — *Recomendação.* — Sempre que as condições locais forem de tal ordem que seja necessário autorizar, antes da partida, aeronaves que se destinem a uma região de *contrôle* adjacente, ou que a atravessem, as secções de *contrôle* de aproximação ou as torres de *contrôle* de aeródromo devem estar ligadas ao centro de *contrôle* regional da região de *contrôle* contígua.

6.2.2.2.1 — *Recomendação.* — Essas comunicações consistem em comunicações verbais directas com registo automático. A rapidez com que as comunicações

forem estabelecidas deve ser tal que o centro de *contrôle* regional possa normalmente ser contactado dentro de quinze segundos, aproximadamente.

6.2.3 — Procedimentos para as comunicações verbais directas.

Recomendação. — Devem ser elaborados procedimentos que permitam estabelecer ligações imediatas de chamadas muito urgentes relativas à segurança das aeronaves e interromper, se necessário, as comunicações de menor urgência em curso.

6.3 — Serviço móvel terrestre.

6.3.1 — Comunicações para o *contrôle* de veículos nas áreas de manobras dos aeródromos controlados.

Nota. — Estas disposições aplicam-se a comunicações com veículos, e não com aeronaves.

6.3.1.1 — **Recomendação.** — Quando as condições o justificarem devem existir meios exclusivos de comunicações radiotelefónicas bilaterais para o serviço de *contrôle* de aeródromo destinado a veículos na área de manobra, salvo quando se considerarem adequadas as comunicações por um sistema de sinais visuais.

Capítulo 7 — Informações necessárias aos serviços de tráfego aéreo

7.1 — Informações meteorológicas.

7.1.1 — Generalidades.

7.1.1.1 — Os órgãos de tráfego aéreo receberão informações actualizadas respeitantes às condições meteorológicas existentes e previstas necessárias ao desempenho das respectivas funções. Essas informações serão fornecidas de forma a exigirem o mínimo de interpretação pelo pessoal dos serviços de tráfego aéreo e com uma frequência que satisfaça as necessidades dos respectivos órgãos de tráfego aéreo.

7.1.1.1.2 — **Recomendação.** — Os centros meteorológicos devem estar situados de forma a facilitar os contactos pessoais entre o seu pessoal e o pessoal dos serviços de tráfego aéreo.

7.1.2 — Centros de informação de voo e centros de *contrôle* regional.

7.1.2.1 — Os centros de informação de voo e os centros de *contrôle* regional receberão observações e previsões meteorológicas actualizadas, sobretudo nos casos em que se verifique, ou se preveja, um agravamento das condições meteorológicas, logo que estas possam ser determinadas. Essas observações e previsões cobrirão a região de informação de voo ou a região de *contrôle*, assim como quaisquer outras regiões que tenham sido especificadas por acordos regionais de navegação aérea.

Nota. — Nas presentes disposições, certas mudanças das condições meteorológicas são interpretadas como um agravamento dessas condições, se bem que geralmente não sejam consideradas como tal. Um aumento da temperatura pode, por exemplo, exercer um efeito desfavorável na operação de certos tipos de aeronaves.

7.1.2.2 — Os centros de informação de voo e os centros de *contrôle* regional receberão, com intervalos convenientes, dados actualizados de pressão para acerto altimétrico destinado a lugares especificados pelo centro de informação de voo, ou pelo centro de *contrôle* regional respectivo.

7.1.3 — Órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação.

7.1.3.1 — Os órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação receberão observações e previsões meteorológicas actualizadas respeitantes ao espaço aéreo e aos aeródromos respectivos. As observações especiais e as emendas às previsões serão comunicadas aos órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação, logo que necessárias, segundo os critérios estabelecidos, independentemente do envio das observações ou previsões de rotina.

Nota. — Ver nota ao § 7.1.2.1.

7.1.3.2 — Os órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação receberão, com intervalos convenientes, dados actualizados de pressão para acerto altimétrico destinado a lugares especificados por esses órgãos.

7.1.3.3 — Os órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação durante a aproximação final, a aterragem e a deslocação estarão equipados com um ou mais indicadores de vento à superfície. Estes indicadores fornecerão informações relativas aos mesmos pontos de observação, serão alimentados pelos mesmos anemómetros e corresponderão aos indicadores instalados na torre de *contrôle* de aeródromo e na estação meteorológica, se esta existir.

7.1.3.4 — **Recomendação.** — Os órgãos que prestam serviço de aproximação durante a aproximação final, a aterragem e a descolagem em aeródromos onde os valores de alcance visual de pista são medidos por meios instrumentais, devem estar equipados com um ou mais indicadores que permitam a leitura constante dos valores do alcance visual de pista. Estes indicadores devem fornecer informações relativas aos mesmos pontos de observação e devem ser alimentados pelos mesmos dispositivos de medir o alcance visual de pista, e devem corresponder aos indicadores instalados na torre de *contrôle* de aeródromo e na estação meteorológica, se esta existir.

7.1.4 — Torres de *contrôle* de aeródromo.

7.1.4.1 — As torres de *contrôle* de aeródromo receberão observações e previsões actualizadas respeitantes ao aeródromo respectivo. As observações especiais e as emendas às previsões serão comunicadas às torres de *contrôle* de aeródromo, logo que necessárias, segundo os critérios estabelecidos, independentemente do envio das observações ou previsões de rotina.

Nota. — Ver nota ao § 7.1.2.1.

7.1.4.2 — As torres de *contrôle* de aeródromo receberão, com intervalos convenientes, dados actualizados de pressão para acerto altimétrico respeitante ao respectivo aeródromo.

7.1.4.3 — As torres de *contrôle* de aeródromo estarão equipadas com um ou mais indicadores de vento à superfície. Estes indicadores fornecerão informações relativas aos mesmos pontos de observação, serão alimentados pelos mesmos anemómetros e corresponderão aos indicadores instalados na estação meteorológica, se esta existir.

7.1.4.4 — **Recomendação.** — As torres de *contrôle* de aeródromo, em aeródromo onde os valores do alcance visual de pista são medidos por meios instrumentais, devem estar equipadas com um ou mais indicadores que permitam a leitura constante dos valores do alcance visual de pista. Estes indicadores devem

fornecer indicações relativas aos mesmos pontos de observação, devem ser alimentados pelos mesmos dispositivos de medir o alcance visual de pista e devem corresponder aos indicadores instalados na estação meteorológica, se esta existir.

7.1.5 — Estações de comunicações.

7.1.5.1 — Quando necessário para fins de informação de voo, serão fornecidos às estações de comunicações observações e previsões meteorológicas actualizadas. Uma cópia de tais informações será remetida ao centro de informação de voo ou ao centro de *contrôle* regional.

7.2 — Informações sobre as condições dos aeródromos e sobre o estado de funcionamento das instalações associadas aos mesmos.

7.2.1 — As torres de *contrôle* de aeródromo e os órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação manter-se-ão informados sobre as condições da área de manobra, incluindo a existência de riscos temporários, e igualmente sobre o estado de funcionamento de quaisquer instalações associadas ao(s) aeródromo(s) respectivo(s).

7.3 — Informações sobre o estado de funcionamento das ajudas de navegação.

7.3.1 — As torres de *contrôle* de aeródromo e os órgãos que prestam serviço de *contrôle* de aproximação manter-se-ão informados sobre o estado de funcionamento das ajudas de navegação essenciais para a aproximação, a aterragem e a descolagem no(s) aeródromos(s) respectivo(s).

Apêndice A — Princípios que regulam a identificação das rotas ATS

(Ver § 2.9 do capítulo 2)

1 — Indicadores para as rotas ATS

As letras ATS, que compreendem rotas controladas, rotas com serviço consultivo e rotas não controladas, devem ser identificadas em conformidade com os princípios seguintes:

2 — Composição do indicador

2.1 — O indicador básico deve ser constituído por uma letra do alfabeto seguida de um algarismo entre 1 e 99.

2.2 — A escolha da letra será feita da forma seguinte:

- a) As letras A, B, G e R para rotas que pertençam à rede regional de rotas ATS;
- b) A letra W para rotas periódicas ou nacionais que não pertençam à rede regional de rotas ATS.

2.3 — Quando prescrito pela autoridade ATS competente, ou com base em acordos regionais de navegação aérea, pode ser incluída como prefixo do indicador básico uma letra suplementar, para designar condições específicas quanto ao carácter da rota, em conformidade com o seguinte:

- i) A letra U (para a palavra inglesa *upper*), ou a letra J (para a palavra inglesa *jet*) para designar que a rota, ou parte da rota, está estabelecida no espaço aéreo superior;

- ii) A letra V (para VOR) para designar que a navegação na rota, ou em parte da rota, é efectuada exclusivamente em referência a um VOR;

- iii) A letra D para designar que na rota, ou em parte da rota, é apenas prestado serviço consultivo;

- iv) A letra F (para as palavras inglesas *flight information*) para designar que na rota, ou em parte da rota, é apenas prestado serviço de informação de voo.

2.4 — A letra suplementar R será utilizada como sufixo do indicador básico para designar uma rota de navegação de cobertura regional.

3 — Atribuição dos indicadores básicos

3.1 — Os indicadores básicos das rotas ATS devem ser atribuídos em conformidade com os princípios seguintes:

3.1.1 — Normalmente deve ser atribuído o mesmo indicador básico a uma rota principal em toda a sua extensão, independentemente das regiões de *contrôle* terminal, dos Estados e de outras regiões que atravessar.

3.1.2 — Quando duas ou mais rotas principais tiverem um segmento comum, deve ser atribuído ao segmento em questão cada um dos indicadores das respectivas rotas. No entanto, se tal medida apresentar dificuldades para o serviço de tráfego aéreo, será estabelecido, por comum acordo, um único indicador para o segmento referido.

Nota. — A coordenação das necessidades dos Estados quanto a indicadores é efectuada pelas representações regionais da OACI.

4 — Aplicação dos indicadores

4.1 — O indicador básico só deve ser utilizado para rotas, ou partes de rotas, que constituem rotas aéreas controladas, salvo nos casos constantes das disposições dos §§ 2.4, 4.2 e 4.3.

4.2 — Quando prescrito, os prefixos U ou J podem ser utilizados para as rotas estabelecidas no espaço aéreo superior.

4.3 — Quando prescrito, o prefixo V pode ser utilizado para designar rotas, ou partes de rotas, onde a navegação pode ser efectuada exclusivamente em referência a VOR. Quando tal indicador for utilizado para descrever uma rota, ou parte de uma rota, quer num plano de voo, quer numa autorização ATC, significará que a aeronave quando seguir essa rota, ou parte da mesma, navegará, ou deverá navegar, em referência à orientação dada por VOR.

4.4 — Quando prescrito, o prefixo D pode ser utilizado para rotas, ou partes de rotas, estabelecidas apenas para serviço consultivo.

4.5 — Quando prescrito, o prefixo F pode ser utilizado para rotas, ou partes de rotas, onde é apenas prestado serviço de informação de voo.

5 — Utilização dos indicadores nas comunicações

5.1 — Quando a utilização de equipamento automático exigir que, em comunicações impressas, o indicador seja sempre expresso por um número especificado

de caracteres (quatro caracteres, por exemplo), os números constituídos apenas por um algarismo devem ser precedidos de um zero, e quando não forem utilizadas as letras U, V, J, ou F, o lugar que qualquer destas ocuparia deve ser ocupado pela letra X para perfazer o número requerido de caracteres (XA07, por exemplo).

5.2 — Nas comunicações verbais, a letra básica de um indicador deve ser pronunciada como a palavra inglesa que representa o nome de uma cor, isto é:

A — *Amber*;
B — *Blue*;
G — *Green*;
R — *Red*;
W — *White*.

Porém, quando for determinado com base num acordo regional de navegação aérea, a letra básica de um indicador deve ser pronunciada em conformidade com o alfabeto fonético da OACI.

5.2 — Nas comunicações verbais, os prefixos constantes das disposições dos §§ 4.2, 4.3, 4.4 e 4.5 devem corresponder às palavras seguintes:

U — *Upper*;
J — *Jet*;
V — *Victor*;
D — *Delta*;
F — *Foxtrot*.

As palavras *upper* e *jet* devem ser pronunciadas em inglês. Porém, quando for determinado com base num acordo regional de navegação aérea, os prefixos U e J devem ser pronunciados em conformidade com o alfabeto fonético da OACI.

5.4 — Quando o sufixo R, especificado no § 2.4, for utilizado nas comunicações verbais deve ser pronunciado em conformidade com o alfabeto fonético da OACI.

O Secretário de Estado da Administração Ultramarina, *Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro*. — O Secretário de Estado das Comunicações e Transportes, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

SECRETARIA DE ESTADO DA AGRICULTURA

Direcção-Geral dos Serviços Pecuários

Portaria n.º 55/74

de 30 de Janeiro

O Decreto-Lei n.º 29/72, de 24 de Janeiro, tornou extensivo aos serviços de natureza pública o uso da microfilmagem dos documentos em arquivo, com a consequente destruição dos respectivos originais.

Considerada a proposta do director-geral dos Serviços Pecuários, elaborada nos termos do n.º 1 do artigo 2.º daquele decreto-lei:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado da Agricultura, o seguinte:

1.º É a Direcção-Geral dos Serviços Pecuários autorizada a microfilmar a documentação que deve manter em arquivo e, bem assim, proceder à inutilização dos respectivos originais nos seguintes termos:

- a) Não é autorizada a destruição dos documentos com interesse histórico, artístico, administrativo, ou ainda por motivo comprovadamente atendível;
- b) A documentação referida na alínea anterior transitará, consoante o seu significado, para os estabelecimentos dependentes da Direcção-Geral interessados na sua conservação, ou, em última análise, para os arquivos eruditos;
- c) O prazo que obriga à conservação de documentos em arquivo fica estabelecido até cinco anos, conforme a utilidade de manutenção dos documentos a preservar por mais tempo.

2.º O chefe da repartição a que correspondam os documentos e, no seu impedimento, o chefe de secção ou funcionário administrativo considerado qualificado para assumir essa delegação, serão os responsáveis pelo cumprimento das normas estabelecidas no regulamento interno e quanto aos prazos referidos na alínea c) do número anterior.

3.º A autenticidade dos microfilmes será garantida através de processo técnico aconselhável.

4.º A segurança de inutilização dos documentos será feita por meio de máquina de destruição de papel com largura de resíduo nunca superior a 6 mm.

Secretaria de Estado da Agricultura, 21 de Janeiro de 1974. — O Secretário de Estado da Agricultura, *José Eduardo Mendes Ferrão*.

SECRETARIA DE ESTADO DO COMÉRCIO

Comissão de Coordenação Económica

Portaria n.º 56/74

de 30 de Janeiro

Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 2.º do Decreto n.º 550/70, de 12 de Novembro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Comércio, manter para o ano de 1974 as disposições constantes da Portaria n.º 146/71, de 17 de Março, elevando para 120 000 l o contingente mensal de vinho comum tinto autorizado a entrar no arquipélago da Madeira e a que se refere o n.º 1.º da referida portaria.

Secretaria de Estado do Comércio, 23 de Janeiro de 1974. — O Secretário de Estado do Comércio, *Alexandre de Azeredo Vaz Pinto*.