ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

PARECER

I. Introdução

1. A Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação, através de *email* datado de 13 de outubro de 2022, solicitou junto da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) a emissão de parecer escrito sobre a Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV).

2. A Proposta de Lei em análise visa clarificar a intervenção dos municípios nos procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo.

3. Para o efeito, a mesma pretende alterar o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, diploma que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário (alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio).

II. Questão prévia – Enquadramento legal aplicável à construção, certificação e exploração de aeródromos - legislação nacional e regulamentação da União Europeia

4. O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, fixou as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabeleceu os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas, tendo por base o disposto nas normas e práticas recomendadas constantes do Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago (Convenção de Chicago) a 7 de dezembro de 1944, aprovada pelo Estado português através do Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de abril de 1948.

5. Posteriormente, foi publicado o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA). Tal regulamento foi objeto de várias alterações, tendo, em 2009, sido aditado o artigo 8.º-A respeitante às regras aplicáveis aos aeródromos.

6. Ao abrigo do disposto no artigo 8.º-A daquele Regulamento, foi aprovado o Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014[1], que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, passando a regular a certificação dos aeródromos incluídos no âmbito de aplicação

[1] Entretanto já alterado pelos Regulamento (UE) 2018/401, da Comissão, de 14 de março de 2018, Regulamento de Execução (UE) 2020/469, da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020, Regulamento Delegado (UE) 2020/1234, da Comissão, de 9 de junho de 2020 e pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/2148, da Comissão, de 8 de outubro de 2020.

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

material do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

7. Entretanto, o Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi revogado e substituído pelo Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, continuando este novo regulamento a regular a certificação de aeródromos incluídos no seu âmbito de aplicação material, previsto no n.º 1 do artigo 2.º.

8. Surgiu, deste modo, uma regulamentação europeia que introduziu no ordenamento jurídico nacional e dos demais Estados-Membros da União Europeia as condições específicas aplicáveis ao projeto, à manutenção e à exploração dos aeródromos, bem como ao respetivo equipamento relacionado com a segurança utilizado nos mesmos aeródromos, desde que situados no território abrangido pelas disposições dos Tratados da União Europeia, nos seguintes casos[2]:

   a) aeródromos de uso público;

   b) aeródromos que oferecem serviços de transporte aéreo comercial, e

   c) aeródromos que dispõem de uma pista por instrumentos pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros, ou que sejam exclusivamente utilizados por helicópteros que usem procedimentos de aproximação ou de descolagem por instrumentos.

9. Assim, os projetos que preencham os critérios referidos no ponto anterior, enquadram-se no âmbito de aplicação da Regulamentação da União Europeia anteriormente referida, para efeitos de certificação.

10. Importa, contudo, clarificar por que razão, sendo um aeroporto que cumpra tais caraterísticas certificado ao abrigo da regulamentação europeia, terá, em momento prévio, que cumprir o regime dos artigos 4.º a 6.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, na sua redação atual.

11. Com efeito, importa esclarecer que a regulamentação europeia é aplicável sem prejuízo da legislação nacional vigente em matéria de ambiente e de ordenamento do território, conforme dispõe a alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139. Efetivamente, o âmbito de aplicação do presente Regulamento Europeu reconduz-se aos aspetos de segurança operacional (*safety*) e não às matérias acima referidas, conforme se irá explanar *infra*.

12. Com efeito, os artigos 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, na sua redação atual,

---

[2] Cfr. Alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018.
Salienta-se que o n.º 7 do artigo 2.º do mesmo Regulamento prevê a possibilidade de os Estados-Membros decidirem isentar do âmbito de aplicação deste Regulamento o projeto, a manutenção e a operação de um aeródromo, assim como o equipamento relacionado com a segurança utilizado nesse aeródromo caso o mesmo não registe mais de 10 000 passageiros de transporte aéreo comercial por ano nem mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano, desde que os Estados-Membros garantam que essa isenção não prejudica o cumprimento dos requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos, referidos no artigo 33.º do mesmo Regulamento (UE) 2018/1139.

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

dispõem (atualmente) o seguinte:

"Artigo 4.º

Condições de viabilidade

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

a) No caso de construção, ampliação ou modificação de pistas para aviões deve ser tida em conta a existência de aglomerados urbanos, estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias numa área com 600 m de largura, simétrica em relação ao eixo da pista e estendendo-se por um mínimo de 1600 m para além de cada extremidade das pistas;

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

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

d) A construção, ampliação ou modificação deve ter em conta que as operações das aeronaves durante as fases de aterragem, descolagem, estacionamento ou rolagem não podem contrariar as disposições previstas no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro;

e) A localização e operacionalidade sejam compatíveis com a utilização civil ou militar do espaço aéreo, para o que é ouvida a FAP, cujo parecer é vinculativo;

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

Artigo 5.º

Apreciação prévia de viabilidade

1- Os procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo iniciam -se através de requerimento a apresentar junto do INAC, que procede a uma apreciação prévia de viabilidade, nos termos do artigo anterior.

2- O requerimento de apreciação prévia referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes elementos:

a) Identificação do requerente;

b) Comprovativo da qualidade de proprietário, arrendatário, usufrutuário ou do título de posse;

c) Declaração da câmara municipal da área comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respectivo plano director municipal, ou, no caso da sua implantação incidir sobre mais de um concelho, declaração das

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

respectivas câmaras municipais, excepto no caso de modificações dentro do aeródromo;

d) Memória descritiva e justificativa da finalidade do projecto, indicação da aeronave crítica e caracterização sumária das infra-estruturas e equipamentos pretendidos;

e) Plantas de localização em cartas topográficas nas escalas de 1:50 000, de 1:25 000 e de 1:10 000 e plantas relativas às superfícies de desobstrução na escala de 1:25 000;

f) Parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais;

g) Parecer técnico vinculativo, emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia que define o tipo de informação meteorológica compatível com as características do aeródromo, nomeadamente o tipo de aproximação à pista.

3- Constitui fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, conforme previsto na alínea f) do número anterior, bem como a inexistência do parecer técnico mencionado na alínea g) do número anterior.

4- O INAC deve comunicar ao requerente a sua decisão no prazo de 90 dias a contar da data de entrega do requerimento referido no n.º 1.

5- A contagem do prazo referido no número anterior apenas se inicia quando se verifique que o requerimento inicial se encontra devidamente instruído nos termos do n.º 2.

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

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

8- Da decisão do INAC cabe recurso tutelar para o membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil."

13. Ora, os requisitos plasmados no artigo 4.º dizem respeito aos locais de construção de aeródromos e, em concreto, à proximidade em relação a outras infraestruturas [alíneas a) a c)], a requisitos respeitantes ao ruído provocado pelas aeronaves em operação nos aeródromos [alínea d)] e à estrutura e utilização civil e militar do espaço aéreo nacional [alínea e)], sendo que a estrutura do espaço aéreo nacional está naturalmente dependente, entre outros elementos, da localização das infraestruturas aeroportuárias nacionais (militares e civis) e da existência de áreas restritas, perigosas, proibidas, reservadas ou temporariamente reservadas de espaço aéreo, devidamente publicadas nas publicações de informação aeronáuticas

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

nacionais e nas cartas aeronáuticas.

14. Adicionalmente, pese embora o artigo 5.º seja essencialmente, mas não exclusivamente, procedimental, menciona igualmente, nas suas alíneas c) e f) do n.º 2 a necessidade de apresentação de documentação instrutória do pedido relacionada inequivocamente com aspetos de ordenamento do território e ambientais, como resulta claramente da letra da lei (*"[…] comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respectivo plano director municipal."* e "[…] *concelhos potencialmente afectados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais;"*).

15. Compreende-se, assim, que os artigos 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007 correspondem a um conjunto de normas que se relacionam com o ordenamento territorial e com o ambiente, dado que o ordenamento aeroportuário é naturalmente indissociável de questões respeitantes a aspetos de ordenamento do território e ambientais, sendo matéria que não foi consumida ou prevista pela regulamentação da União Europeia aplicável aos aeródromos, conforme dispõe a alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

16. Assim, é de concluir que, de todo o regime constante do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na sua redação atual, pelo menos a parte introdutória de tal diploma legal, respeitante à apreciação prévia de viabilidade de construção de infraestruturas aeroportuárias (artigos 4.º e 5.º), é aplicável à projetada construção de quaisquer tipo de aeródromos, <u>incluindo os aeródromos cuja certificação será feita ao abrigo do disposto no Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014</u> (e já não do diploma nacional em apreço).

17. Já no que respeita às especificações técnicas (especificações de certificação[3]) a cumprir para efeitos de futura certificação de tais infraestruturas aeroportuárias, e à certificação propriamente dita, já será aplicável o disposto no Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, em detrimento do diploma nacional, em conformidade com a aplicação do princípio do primado do Direito da

---

[3] *CS-ADR-DSN — ISSUE 4, CERTIFICATION SPECIFICATIONS AND GUIDANCE MATERIAL FOR AERODROMES DESIGN*, publicado pela EASA através da Decisão do Diretor Executivo da Agência *ED Decision 2017/021/R*
Nos termos do n.º 7) do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 139/2014 «Especificações de certificação», são as normas técnicas adotadas pela Agência, que estabelecem os meios para demonstrar a conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e com as suas regras de execução, e que podem ser utilizadas por uma organização para fins de certificação.
Sobre esta matéria, destaca-se o que dispõe a norma ADR.AR.C.020 («Base de certificação») do Anexo II do referido Regulamento:
«A base de certificação deve ser estabelecida e notificada ao requerente pela autoridade competente e incluir:
a) as especificações de certificação emitidas pela Agência que a autoridade competente considera aplicáveis ao tipo e à operação do aeródromo e que vigoram à data do pedido de certificado, salvo se:
1) o requerente optar por demonstrar conformidade com as últimas alterações em vigor; ou
2) a autoridade competente considerar necessária essa conformidade com as últimas alterações em vigor;
b) qualquer disposição para a qual a autoridade competente tenha autorizado um nível de segurança operacional equivalente a ser demonstrado pelo requerente;
e
c) qualquer condição especial prescrita em conformidade com a secção ADR.AR.C.025, que a autoridade competente considere necessário incluir na base de certificação.»

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

União Europeia.

III. Análise e propostas de alteração à Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV)

18. No que respeita à alteração preconizada à alínea f) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, pretende-se, com a Proposta, conferir nova redação nos seguintes termos: *"Parecer das câmaras municipais dos concelhos afetados no respetivo território pelo impacto ambiental ou pela limitação de direitos de edificabilidade em resultado da obra a licenciar, tendo por objeto a avaliação dos referidos impactes ou limitações;"*.

19. No entendimento desta Autoridade importará clarificar se a aferição de tal impacto é avaliada de forma objetiva, ou seja, se depende de realização de avaliação de impacto ambiental prévia, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual. Se assim for, sugere-se uma alteração pontual ao n.º 6 do artigo 5.º, suprimindo a referência ao «ambiental» na decisão da ANAC, clarificando-se que tal avaliação deve ser prévia à submissão do pedido de apreciação prévia de viabilidade, junto da ANAC e juntando-se aos elementos instrutórios do requerimento previsto no n.º 2 do artigo 5.º, a necessidade de apresentar à ANAC, a declaração de impacte ambiental ou declaração da Agência Portuguesa do Ambiente, a atestar que a mesma não é necessária.

20. Por outro lado, afigura-se necessário acautelar eventuais conflitos entre as superfícies de desobstrução de futuros aeródromos e de aeródromos existentes nos municípios vizinhos, uma vez que os aeródromos de menor dimensão não possuem servidões aeronáuticas formalmente constituídas, sendo, em alternativa, protegidos por via dos instrumentos de gestão territorial de natureza municipal.

21. Neste sentido, sugere-se a seguinte redação alternativa da alínea f): *"Parecer das câmaras municipais dos **municípios** ~~**concelhos**~~ afetados no respetivo território pelo impacto ambiental**,** ~~**ou**~~ pela limitação de direitos de edificabilidade em resultado da obra a licenciar, tendo por objeto a avaliação dos referidos impactes ou limitações**, ou que possuam aeródromos no seu município cujo funcionamento possa ser afetado por conflitos relacionados com as superfícies de desobstrução existentes e futuras, no que respeita ao projeto em apreciação**;"*;

22. No que concerne à alteração preconizada ao n.º 3 do artigo 5.º, a mesma estabelece o seguinte:

    "3 - Constitui fundamento para o indeferimento liminar:

    a) A inexistência do parecer técnico mencionado na alínea g) do número anterior;

    b) No procedimento de apreciação prévia de viabilidade respeitante aos aeródromos das classes I a III, a inexistência de parecer favorável das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea f) do número anterior;

    c) No procedimento de apreciação prévia de viabilidade respeitante a aeródromos de classe IV/aeroportos, a inexistência de parecer sem natureza vinculativa das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea f) do número anterior, salvo a existência de mero comprovativo que o mesmo foi requerido a estas há pelo

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

menos 90 dias, que constitui presunção da respetiva prolação.

23. Salienta-se que, atualmente, os aeródromos de classe IV se cingem às infraestruturas da rede aeroportuária da rede ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., que se encontram certificadas ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro (que não prevê a estratificação dos aeródromos em classes) e não do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio. Com efeito, conforme melhor explicitado no ponto II. do presente Parecer, este diploma apenas se aplica na fase prévia à certificação, ou seja, para efeitos de apreciação prévia de viabilidade da pretendida construção.

24. Em face do referido, propõe-se que a redação da alínea c) do n.º 3 seja alterada no seguinte sentido: "*No procedimento de apreciação prévia de viabilidade respeitante a aeródromos* ~~***de classe IV/aeroportos***~~ ***abrangidos pela alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018 e a certificar nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014****, a inexistência de parecer sem natureza vinculativa das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea f) do número anterior, salvo a existência de mero comprovativo que o mesmo foi requerido a estas há pelo menos 90 dias, que constitui presunção da respetiva prolação.";*

25. Por questões de segurança e certeza jurídicas, propõe-se clarificar se os 90 dias são contados nos termos do artigo 87.º do Código do Procedimento Administrativo (ou seja, em dias úteis, como será caso se mantenha a redação proposta), ou se se pretende que seja um prazo corrido, não se suspendendo aos sábados, domingos e feriados.

26. Não obstante, a presente redação mantém na mesma um comando vinculativo dirigido à ANAC, que obriga ao indeferimento liminar no caso da inexistência do parecer, embora se reconheça que o teor do mesmo se encontra agora objetivado/delimitado quanto ao seu conteúdo, evitando uma amplitude interpretativa por parte dos municípios, dado que a redação atual lhes confere um poder de veto.

27. Considera-se ainda que haveria vantagem em clarificar se, na parte final da norma, tal situação permitirá à ANAC emitir parecer prévio favorável, ou seja, tendo sido requerido aos municípios, a emissão de tal parecer, há pelo menos 90 dias, e não tendo sido o mesmo emitido, considera-se que existe um parecer tácito das autarquias? Parece daqui resultar uma resposta afirmativa, ao ser referido que *"constitui presunção da respetiva prolação."*.

28. Por outro lado, e segundo se entende, mesmo que exista parecer emitido pelos municípios e o mesmo seja desfavorável, a ANAC já não será obrigada a indeferir liminarmente, dado que a norma proposta refere "[…] *parecer sem natureza vinculativa das câmaras municipais, […]"*. Se não for este o entendimento correto, por razões de segurança e certeza jurídicas, deverá o legislador clarificar a situação.

29. Finalmente, quanto ao presente ponto, sugere-se igualmente a previsão de norma legal que, comine com a ineficácia jurídica os pareceres desfavoráveis das autarquias

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

que se fundamentem em outros motivos que não os referidos na alínea f) do n.º 2.

IV. Proposta alternativa de revogação global e substituição do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 16 de maio por novo ato normativo – Extensão da iniciativa legislativa respeitante à Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV)

30. Sem prejuízo da urgência associada à aprovação da presente Proposta de Lei, a ANAC gostaria de assinalar a necessidade de se efetuar uma revisão do Decreto-Lei n.º 186/2007, de modo a conformá-lo com a legislação europeia relacionada com a certificação dos aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação dos Regulamentos (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho e n.º 139/2014, da Comissão, e pelos demais aeródromos excluídos de tal âmbito e sujeitos apenas à legislação nacional dos Estados-Membros.

31. Neste contexto, no passado, a ANAC preparou um projeto legislativo que visava, no essencial, proceder a alterações eminentemente técnicas e de cariz aeronáutico.

32. Assim, tal projeto pretendia e pretende proceder à revogação do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio e criar um regime próprio, de âmbito nacional aplicável à certificação dos aeródromos excluídos ou derrogados do âmbito de aplicação dos Regulamentos europeus anteriormente identificados.

33. Nesta medida, importaria aproveitar a iniciativa legislativa em apreço para efetuar uma revisão legislativa mais ampla, necessária e imprescindível ao Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio.

34. Com base no referido, a ANAC propõe o aprofundamento da Proposta de Lei em apreço, enviando em anexo ao presente parecer uma proposta de articulado que incorpora as questões constantes da Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV)[4] e propõe a definição dos requisitos aplicáveis aos aeródromos situados no território nacional e excluídos do âmbito da Regulamentação da União Europeia, procurando, tanto quanto possível, por uma questão de uniformidade e coerência, aproximar o regime nacional das normas europeias, que se mostrem adequadas e não excessivas, constantes do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão.

35. Propõe-se ajustar e clarificar a fase de apreciação prévia de viabilidade da construção de aeródromos, tendo, contudo, por base a iniciativa legislativa respeitante à Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV). Neste âmbito, elimina-se a referência ao *"Parecer Técnico vinculativo, emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia que define o tipo de informação meteorológica compatível com as características do aeródromo, nomeadamente o tipo de aproximação à pista"*, previsto atualmente na alínea g) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, porquanto, à semelhança do que sucede no Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, competirá ao operador do aeródromo (alínea b) da norma ADR.OR.C.005 dO Anexo III) assegurar a existência da prestação de serviços de navegação aérea (onde se incluem os serviços meteorológicos para a navegação

[4] Sem prejuízo dos aspetos que carecem de clarificação, mencionados no ponto III. do presente Parecer.

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

aérea) adequados ao nível do tráfego e às condições de operação do aeródromo.

36. Paralelamente, propõe-se clarificar o teor do parecer de viabilidade da construção do aeródromo, articulando o mesmo com a definição das bases de certificação, referidas, desde logo, no Regulamento (UE) n.º 139/2014 (normas ADR.AR.C.015 e ADR.AR.C.020 do Anexo II).

37. Ademais, o projeto preconizado pela ANAC propõe acabar com a estratificação dos aeródromos em classes (uma vez que se trata de uma particularidade nacional), assim como prevê o fim da aposição de datas de validade fixas nos certificados por si emitidos, que passariam a vigorar por tempo indeterminado, desde que se verifique o cumprimento das normas de certificação que estiveram na base de emissão do título em causa, à semelhança do que se verifica atualmente na regulamentação da União Europeia.

38. Importa também aprovar um regime legal nacional que passe a abranger também a certificação de heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica e as infraestruturas utilizadas por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de proteção civil, embora prevendo a derrogação de alguns dos requisitos aplicáveis à generalidade dos aeródromos, tendo em consideração as particularidades inerentes ao tipo de operações ou atividades em causa[5].

39. Finalmente, afigura-se necessário tipificar os ilícitos de mera ordenação social aplicáveis às infrações da regulamentação europeia, ou seja, é imprescindível fazer aprovar e publicar o regime sancionatório aplicável à violação do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014 (necessidade que advém do Regulamento (UE) 2018/1139, em concreto do artigo 131.º), que atualmente não estão previstos.

40. Em face do exposto, a ANAC junta em anexo ao presente Parecer, proposta de articulado que visa aprofundar a Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV).

V. Conclusão

41. Atento o quanto ficou acima expendido, constitui Parecer da ANAC que a Proposta

---

[5] Clarifica-se que atualmente as alíneas d) e e) do n.º 3 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, excluem do âmbito de aplicação do presente diploma, respetivamente, os heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica e as pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de proteção civil. Para tais infraestruturas aplica-se atualmente um regime de exceção e casuístico, previsto no artigo 37.º-A do mesmo diploma, nos termos do qual se estabelece o seguinte:

"«Artigo 37.º-A
Pistas e heliportos
Até à publicação da legislação ou regulamentação específica prevista no n.º 4 do artigo 1.º, com excepção da alínea a) do n.º 3, o INAC pode autorizar a utilização das pistas e heliportos ali previstos, casuisticamente, tendo, no entanto, em conta as seguintes condições de autorização:
a) A autorização é limitada no tempo;
b) A autorização deve ser precedida obrigatoriamente de uma auditoria ou inspecção, a realizar pelo INAC, no âmbito da qual se ateste estarem garantidas as condições de segurança operacional para a operação que estiver em causa;
c) A autorização deve conter todas as limitações, restrições e condições operacionais, decorrentes da avaliação feita nos termos da alínea anterior;
d) A infra -estrutura autorizada deve ser objecto de inspecções periódicas a realizar pelo INAC.".

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV) deverá ser ajustada e clarificar os aspetos *supra* mencionados, em conformidade com o descrito no ponto III.

42. Paralelamente, entende-se que, se possível, a Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV) seja aprofundada, no sentido proposto pela ANAC em articulado que se junta em anexo, e que visa revogar e substituir o atual Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, articulando o mesmo com a regulamentação europeia em vigor, estendendo o seu âmbito de aplicação às infraestruturas de emergência médica e de combate a incêndios e outros fins de proteção civil, articulando este diploma com os regimes de planeamento territorial e de impacte ambiental, melhor regulando a utilização excecional de locais não certificados e, em simultâneo, dando igualmente cumprimento ao disposto no artigo 131.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, de modo a conferir um regime sancionatório às infraestruturas certificadas com base na regulamentação europeia.

ANAC, 4 de novembro de 2022

Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado - 1749-034 Lisboa - PORTUGAL
NIF - 504 288 806
Tel. +351 212 842 226 * Fax +351 218 402 398
www.anac.pt * e-mail: geral@anac.pt

Proposta de aprofundamento da Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV)

Exposição de motivos

O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, fixou as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabeleceu os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas, tendo por base o disposto nas normas e práticas recomendadas constantes do Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago (Convenção de Chicago) a 7 de dezembro de 1944, aprovada pelo Estado português através do Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de abril de 1948.

Posteriormente, foi publicado o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA). Tal regulamento foi objeto de várias alterações, tendo uma delas aditado o artigo 8.º-A respeitante às regras aplicáveis aos aeródromos.

Ao abrigo do disposto no artigo 8.º A daquele Regulamento, foi aprovado o Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014 (entretanto já alterado pelo Regulamento (UE) 2018/401 da Comissão, de 14 de março de 2018, Regulamento de Execução (UE) 2020/469, da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020 e pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/1234 da Comissão, de 9 de junho de 2020), que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, passando a regular a certificação dos aeródromos incluídos no âmbito de aplicação material do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Entretanto, o Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi revogado e substituído pelo Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, continuando este novo regulamento a regular a certificação de aeródromos incluídos no seu âmbito de aplicação material, previsto no n.º 1 do artigo 2.º.

Surgiu, deste modo uma regulamentação europeia que introduziu no ordenamento jurídico nacional e dos demais Estados-Membros da União Europeia as condições específicas aplicáveis ao projeto, à manutenção e à exploração dos aeródromos, bem como ao respetivo equipamento relacionado com a segurança utilizado nos mesmos aeródromos, desde que

situados no território abrangido pelas disposições dos Tratados da União Europeia, nos seguintes casos:

a) aeródromos de uso público;

b) aeródromos que oferecem serviços de transporte aéreo comercial, e

c) aeródromos que dispõem de uma pista por instrumentos pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros, ou que sejam exclusivamente utilizados por helicópteros que usem procedimentos de aproximação ou de descolagem por instrumentos.

Acresce que o n.º 7 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 2018/1139 prevê ainda a possibilidade de os Estados-Membros decidirem isentar do âmbito de aplicação deste Regulamento o projeto, a manutenção e a operação de um aeródromo, assim como o equipamento relacionado com a segurança utilizado nesse aeródromo caso o mesmo não registe mais de 10 000 passageiros de transporte aéreo comercial por ano nem mais de 850 movimentos relacionados com operações de carga por ano, desde que os Estados-Membros garantam que essa isenção não prejudica o cumprimento dos requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos, referidos no artigo 33.º do mesmo Regulamento (UE) 2018/1139.

Assim, para além dos aspetos supra referidos, importa agora, passados cerca de quinze anos da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, face à publicação dos Regulamentos da União Europeia suprarreferidos, e tendo em conta a experiência acumulada no âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 186/2007, bem como a necessidade de conformação e uniformização de regimes, proceder à revisão do regime nacional aplicável à construção, certificação, utilização e exploração dos aeródromos nacionais.

Em face do exposto, a presente Lei procede à revogação do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio e cria um regime próprio, de âmbito nacional aplicável à certificação dos aeródromos excluídos ou derrogados do âmbito de aplicação dos Regulamentos europeus anteriormente identificados. Nesta medida, o presente decreto-lei procede à definição dos requisitos e condições de construção, realização de obras, exploração e utilização aplicáveis a tais aeródromos situados no território nacional, procurando, tanto quanto possível, por uma questão de uniformidade e coerência, aproximar o regime constante do presente decreto-lei das normas europeias, que se mostram adequadas e não excessivas, constantes do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014.

Ao contrário do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, o presente diploma passa a abranger também a certificação de heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica e as infraestruturas utilizadas por

meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de proteção civil, embora se preveja a derrogação de alguns dos requisitos aplicáveis à generalidade dos aeródromos, tendo em consideração as particularidades inerentes ao tipo de operações ou atividades em causa.

Paralelamente, clarifica-se o regime aplicável à apreciação prévia de viabilidade de construção de infraestruturas aeroportuários, incluindo os aeródromos cuja certificação é feita ao abrigo do disposto no Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, porquanto a regulamentação europeia é aplicável sem prejuízo da legislação nacional aplicável em matéria de ambiente e de ordenamento do território, conforme dispõe a alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

Neste âmbito, o presente projeto de Lei teve em consideração a Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª (GOV) – «Clarifica a intervenção dos municípios nos procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo». Ademais, elimina-se a referência ao *"Parecer Técnico vinculativo, emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia que define o tipo de informação meteorológica compatível com as características do aeródromo, nomeadamente o tipo de aproximação à pista"*, previsto atualmente na alínea g) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, porquanto, à semelhança do que sucede no Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, competirá ao operador do aeródromo (alínea b) da norma ADR.OR.C.005 dO Anexo III) assegurar a existência da prestação de serviços de navegação aérea (onde se incluem os serviços meteorológicos para a navegação aérea) adequados ao nível do tráfego e às condições de operação do aeródromo.

Paralelamente, clarifica-se o teor do parecer de viabilidade da construção do aeródromo, articulando o mesmo com a definição das bases de certificação, referidas, desde logo, no Regulamento (UE) n.º 139/2014 (normas ADR.AR.C.015 e ADR.AR.C.020 do Anexo II).

O diploma obriga ainda a que todos os aeródromos tenham um diretor, à semelhança do que sucedia no Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, e alarga o prazo dos certificados dos aeródromos de 5 anos para tempo indeterminado, mediante determinadas condições, à semelhança do que sucede em vários regulamentos da União Europeia aplicáveis ao setor da aviação civil.

Além do mais, aproveita-se igualmente para conferir à ANAC competência para desenvolver e aprovar as normas, através de regulamentação complementar, que se mostrem necessárias e indispensáveis ao desenvolvimento dos aspetos técnicos do presente decreto-lei, do ponto de vista da gestão global das infraestruturas aeroportuárias nacionais.

Finalmente, tipificam-se os ilícitos de mera ordenação social aplicáveis às infrações da regulamentação europeia, ou seja, é imprescindível fazer aprovar e publicar o regime sancionatório aplicável à violação do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014 (necessidade que advém do Regulamento (UE) 2018/1139, em concreto do artigo 131.º), que atualmente não estão previstos.

Assim:

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais aplicáveis a todos os aeródromos situados em território nacional

Secção I

Regras Gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1- A presente lei estabelece o regime jurídico aplicável à apreciação prévia da viabilidade de construção de todos os aeródromos situados em território nacional, abertos ao tráfego aéreo, bem como as condições de certificação dos aeródromos civis nacionais não incluídos no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018.

2- A presente lei estabelece igualmente o regime sancionatório aplicável às infrações às suas disposições e às do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, na sua redação atual.

3- Excluem-se do âmbito de aplicação da presente lei:

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

   b) As pistas para aeronaves ultraleves.

4- O regime jurídico aplicável às infraestruturas previstas na alínea *b)* do número anterior consta de diploma próprio, dadas as particularidades das atividades a que se destinam.

5- O disposto na presente lei, no que respeita à utilização dos aeródromos por operadores de transporte aéreo, não dispensa o cumprimento do regime jurídico aplicável aos serviços aéreos regulares e não regulares e à concessão dos respetivos direitos de tráfego.

Artigo 2.º

Autoridade competente

1- Para efeitos da presente lei e do disposto no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, a ANAC é a autoridade competente para a certificação e a supervisão de aeródromos e operadores de aeródromos, para a receção das declarações e a supervisão dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, bem como das pessoas e organizações envolvidas.

2- Para efeitos do disposto na alínea g) da norma ADR.OPS.B.029 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, compete à ANAC decidir se a proficiência linguística em língua inglesa pode não ser requerida para o pessoal referido na ADR.OPS.B.024 do mesmo regulamento, para efeitos de radiocomunicação com o órgão dos serviços de tráfego aéreo do aeródromo.

Artigo 3.º

Definições e siglas

1- Para efeitos da presente lei adotam-se as definições constantes do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, na sua redação atual bem como as seguintes:

a) «Aeronave crítica», o avião ou helicóptero cujas caraterísticas físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infraestrutura aeroportuária;

b) «Aeroporto», o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional;

c) «Aviação geral», qualquer operação de aviação civil que não o transporte aéreo comercial ou o trabalho aéreo;

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

e) «Convenção de Chicago», a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em 7 de dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de fevereiro de 1947, e ratificada por carta de ratificação de 28 de abril de 1948;

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

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

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

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

j) «Informação meteorológica aeronáutica», o comunicado meteorológico, a análise, a previsão e qualquer outro documento relativo às condições meteorológicas existentes ou previstas;

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

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

m) «Manual VFR», publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado português, que contém informação aeronáutica de caráter duradouro, destinada à navegação aérea segundo as regras de voo visual;

n) «Operador do aeródromo», o titular do certificado de aeródromo;

o) «Pacote de informação aeronáutica integrada», pacote em suporte de papel, eletrónico ou digital, constituído pelos seguintes elementos:

  i) Publicações de informação aeronáutica, incluindo o serviço de emendas;

  ii) Suplementos à AIP;

  iii) NOTAM e boletins de informação antes do voo;

  iv) Circulares de informação aeronáutica;

  v) Listas de verificação e listas de NOTAM válidos.

p) «Programa de Segurança do Aeródromo ou Programa de Segurança Aeroportuária», o documento a que se refere o artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do

Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro;

q) «Segurança (*security*)», a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita;

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

s) «Trabalho aéreo», sem prejuízo da definição constante da alínea l) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, trata-se de qualquer operação que não seja de transporte aéreo comercial em que a aeronave é utilizada para realizar atividades especializadas, nomeadamente ligadas à agricultura, construção, fotografia, reconhecimento aéreo, observação e patrulha ou publicidade aérea;

t) «Transporte aéreo comercial», a operação de uma aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio mediante qualquer tipo de remuneração.

u) «Voo extra União Europeia», a ligação aérea efetuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em território de Estados terceiros;

v) «Voo intra União Europeia», a ligação aérea efetuada entre dois ou mais aeroportos europeus que não se inicie, termine ou faça escala num aeródromo de Estado terceiro;

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

2- Para efeitos da presente lei, entende-se por:

a) «AAN», Autoridade Aeronáutica Nacional;

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

c) «AIS» (*Aeronautical Information Service*), os serviços de informação aeronáutica;

d) «AISP» (*Aeronautical Information Service Provider*), os prestadores de serviços de informação aeronáutica;

e) «AAN», Autoridade Aeronáutica Nacional, com competências no âmbito militar;

f) «ANAC», Autoridade Nacional da Aviação Civil;

g) «ATS» (*Air Traffic Services)*, serviços de tráfego aéreo;

h) «CIA», circular de informação aeronáutica;

i) «EASA», Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação;

j) «IAIP (*Integrated Aeronautical Information Package*)», Pacote de Informação Aeronáutica Integrada;

k) «NOTAM» (*Notice to Airmen*), aviso à navegação aérea;

l) «PIB» (*Pre-flight Information Bulletin*), boletim de informação antes do voo;

m) «VFR» (*Visual Flight Rules*), regras do voo visual;

n) «WGS 84» (*World Geodetic System*), sistema geodésico mundial.

Secção II

Construção de aeródromos

Artigo 4.º

Condições de viabilidade

1- A construção de aeródromos carece de parecer prévio vinculativo da ANAC, que, e sem prejuízo das condições específicas previstas nos artigos seguintes, deve satisfazer as seguintes condições gerais:

a) No caso de construção de pistas para aviões, deve ser tida em conta a existência de aglomerados urbanos, estabelecimentos de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias numa área com 600 m de largura, simétrica em relação ao eixo da pista e que se estende por um mínimo de 1600 m para além de cada extremidade das pistas;

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

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

d) A construção deve ter em conta que as operações das aeronaves durante as fases de aterragem, descolagem, estacionamento ou rolagem não podem contrariar as disposições legais aplicáveis ao ruído nos aeródromos;

e) A localização e operacionalidade devem ser compatíveis com a utilização civil ou militar do espaço aéreo, para o que é ouvida, relativamente a este último, a AAN, cujo parecer é vinculativo;

f) Os projetos devem permitir cumprir a legislação e regulamentação aplicável à fase da certificação do aeródromo.

2- Para os heliportos destinados exclusivamente a operações de emergência médica e que se localizem em estabelecimentos de saúde, não são aplicáveis as alíneas b), c) e d).

Artigo 5.º

Apreciação prévia da viabilidade

1- Para efeitos de emissão do parecer da ANAC mencionado no artigo anterior, deve ser apresentado requerimento junto desta Autoridade, instruído com os seguintes elementos e documentos:

a) Identificação do requerente;

b) Identificação do tipo de utilização e operações pretendidas no aeródromo a certificar, nomeadamente se o mesmo se destina exclusivamente a operações de emergência médica ou de proteção civil, se se destina a utilização exclusivamente privada ou a utilização pública, bem como se se destina a operações de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo;

c) Breve memória descritiva e justificativa da finalidade do projeto, com indicação da aeronave crítica, coordenadas WGS 84 do ponto de referência e caraterização sumária das infraestruturas e equipamentos pretendidos;

d) Estudo de servidão aeronáutica, elaborado nos termos da legislação em vigor;

e) Planta de localização em carta topográfica na escala de 1:25 000.

f) Declaração da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) territorialmente competente na área de implantação de que a localização pretendida é compatível com os programas e planos territoriais aplicáveis, ouvidos os municípios, ou declaração da CCDR que identifique os instrumentos de gestão territorial cuja elaboração, alteração ou suspensão seja necessária, por razões de interesse público nacional, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua redação atual;

g) Declaração de impacte ambiental (DIA) favorável, ou declaração da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) a atestar que a mesma não é necessária;

h) Parecer das câmaras municipais dos municípios afetados no respetivo território pelo impacto ambiental, pela limitação de direitos de edificabilidade em resultado da obra a licenciar, tendo por objeto a avaliação dos referidos impactes ou limitações, ou que possuam aeródromos no seu município cujo funcionamento possa ser afetado por conflitos relacionados com as superfícies de desobstrução existentes e futuras, no que respeita ao projeto em apreciação.

2- Para efeitos de verificação da compatibilidade com a utilização militar do espaço aéreo, tendo por base as coordenadas do local proposto, a ANAC solicita a emissão de parecer

prévio vinculativo à AAN, que deve emitir o respetivo parecer no prazo máximo de 20 dias úteis.

3- Findo o prazo mencionado no número anterior sem que a AAN se tenha pronunciado, considera-se que existe parecer favorável daquela Autoridade.

4- O disposto nos números anteriores não dispensa a necessidade de o requerente dar cumprimento às obrigações decorrentes do regime constante do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, que estabelece o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2011/92/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente.

5- No caso da construção de aeródromo abrangido por um contrato de concessão de serviço público aeroportuário, o requerimento pode ser apresentado pelo concedente ou pelo concessionário.

6- Caso o requerente entenda, pode, em momento prévio à apresentação do requerimento de apreciação prévia de viabilidade junto da ANAC, solicitar a esta mesma Autoridade a avaliação preliminar do requisito constante da alínea e) do n.º 1 do artigo anterior.

Artigo 6.º

Emissão do parecer prévio de viabilidade

1- A ANAC deve emitir o seu parecer no prazo máximo de 90 dias a contar da data de entrega do requerimento, devidamente instruído, referido no n.º 1 do artigo anterior.

2- Constitui fundamento para indeferimento liminar:

a) No caso de aeródromos não abrangidos pela alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, a inexistência de parecer prévio favorável das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea h) do n.º 1 do artigo anterior;

b) No caso de aeródromos abrangidos pela alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018 e a certificar nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, a inexistência de parecer sem natureza vinculativa das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea h) do n.º 1 do

artigo anterior, salvo a existência de mero comprovativo que o mesmo foi requerido a estas há pelo menos 90 dias, que constitui presunção da respetiva prolação;

c) A inexistência de DIA favorável ou declaração da APA a transmitir não ser a mesma necessária;

d) A emissão de parecer desfavorável da AAN respeitante à compatibilidade com a utilização militar do espaço aéreo.

3- Constitui, nomeadamente, fundamento para emissão de parecer desfavorável da ANAC, a incompatibilidade com a utilização civil do espaço aéreo, a avaliar por esta Autoridade, ou a existência de problemas de segurança operacional advenientes das demais condições de viabilidade previstas no n.º 1 do artigo 4.º.

4- No caso de emissão de parecer prévio favorável da ANAC, esta Autoridade notifica o requerente, disponibilizando as bases de certificação potencialmente aplicáveis, que o mesmo deve identificar e propor para efeitos de aprovação.

5- As bases de certificação referidas no número anterior são identificadas e aprovadas, para todos os aeródromos, de acordo com as especificações de certificação emitidas pela EASA, em conformidade com o regime previsto no Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, na sua redação atual.

6- Para os aeródromos não incluídos no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, a ANAC pode aprovar bases de certificação não previstas nas especificações de certificação emitidas pela EASA, tendo por base o disposto no Anexo 14 à Convenção de Chicago e em regulamentação complementar desta mesma Autoridade.

7- Ao aprovar as bases de certificação aplicáveis ao projeto, propostas pelo requerente, a ANAC pode suprimir ou acrescentar as especificações de certificação que entenda, de forma justificada, imprescindíveis à construção e operação futura do aeródromo.

8- A decisão da ANAC mencionada no número anterior deve ser acompanhada dos demais requisitos específicos eventualmente aplicáveis ao projeto, identificando as fases do projeto e dos elementos especiais, adaptados à dimensão e utilização do aeródromo, cuja construção se pretende.

9- Tratando-se da construção de heliportos, na ausência de especificações de certificação emitidas pela EASA e até que estas existam, a ANAC deve estabelecer, através de regulamentação complementar, a base de certificação aplicável a tais infraestruturas, tendo por base o volume II do Anexo 14 à Convenção de Chicago.

10- A base de certificação, a identificação das fases do projeto e dos elementos especiais, necessários à construção do aeródromo pretendido constituem elementos essenciais para a elaboração do projeto, devendo ser determinados em função do tipo de aeródromo e da operação pretendida pelo operador requerente.

11- As fases do projeto, bem como os elementos a apresentar nessas fases, têm como referência geral o disposto na secção VI do capítulo II da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho.

Artigo 7.º

Fases do projeto

1- A conclusão de cada uma das fases do projeto referidas no n.º 8 do artigo anterior carece de aprovação da ANAC.

2- A aprovação da ANAC prevista no número anterior consiste na verificação da conformidade dos elementos especiais identificados para cada uma das fases do projeto definidas nos termos do n.º 8 do artigo anterior, com a base de certificação emitida pela ANAC, com o disposto no Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro e nas suas regras de execução, e ainda com os demais requisitos eventualmente previstos em legislação e regulamentação complementar.

3- O prazo de aprovação de cada uma das fases referidas no presente artigo, não pode exceder 90 dias.

4- Findo o prazo mencionado no número anterior sem que a ANAC tenha proferido qualquer decisão, consideram-se as fases do projeto tacitamente aprovadas.

Artigo 8.º

Obras nos aeródromos

1- Sempre que sejam programadas obras de beneficiação, reconstrução, ampliação ou modificação do aeródromo que pela sua natureza e duração tenham impacto na operação, o operador do aeródromo deve apresentar à ANAC um plano operacional de trabalhos, para efeitos de aprovação de tal Autoridade.

2- O plano referido no n.º 1 deve ser remetido à ANAC com a antecedência mínima de 100 dias seguidos.

3- Nos casos de reconhecida urgência, o prazo referido no número anterior pode ser reduzido, desde que os trabalhos sejam previamente autorizados pela ANAC e divulgados via NOTAM.

4- No prazo máximo de 20 dias úteis a contar da data de entrega do plano acima mencionado, devidamente instruído, a ANAC deve proferir uma decisão.

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

a) Projeto e memória descritiva dos trabalhos a efetuar;

b) Faseamento e calendarização da obra;

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

d) Alterações à sinalização diurna e luminosa;

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

f) Controlo de acessos à área de trabalhos;

g) Medidas de segurança operacional;

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

i) Alteração de procedimentos relativos à operação de aeronaves;

j) Proposta de NOTAM a emitir, ou identificação da necessidade de emissão de NOTAM e a respetiva solicitação, bem como, se aplicável, de publicação de suplemento ao AIP;

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

6- Sempre que a ANAC verifique que as obras, notificadas nos termos do presente artigo, implicam uma ampliação ou modificação do aeródromo, que afete as condições e requisitos da certificação, pode determinar ao operador do aeródromo a necessidade de sujeição ao cumprimento do disposto nos artigos 4.º a 7.º, sem prejuízo da eventual emissão de novo certificado, nos termos da lei aplicável.

7- Caso o operador do aeródromo verifique, por sua iniciativa, que as obras a realizar implicam uma ampliação ou modificação do aeródromo, que afete as condições e requisitos da certificação, deve instruir o respetivo pedido nos termos e em conformidade com os artigos 4.º a 7.º, em alternativa ao disposto no presente artigo.

8- À realização de obras ou introdução de alterações nos aeródromos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018 e certificados nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, aplica-se o disposto nas normas

ADR.AR.C.040 do Anexo II e ADR.OR.B.040 do Anexo III deste último Regulamento, bem como o disposto no número anterior.

Secção III

Regras operacionais, de utilização e exploração, comuns, aplicáveis a todos os aeródromos situados em território nacional certificados

Artigo 9.º

Diretor do aeródromo

1- Todos os aeródromos devem ter um diretor, incluindo os certificados nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, competindo-lhe superintender o funcionamento do aeródromo e assegurar o cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis, bem como dos procedimentos estabelecidos no manual do aeródromo e no Programa de Segurança do Aeródromo, quando aplicável.

2- Nos aeródromos certificados ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, o operador do aeródromo deve clarificar qual a relação funcional e hierárquica do mesmo no seio do sistema de gestão do operador.

3- O diretor, bem como o seu substituto, devem estar habilitados, no mínimo, com a escolaridade obrigatória, sendo designados pelo operador do aeródromo, após aprovação pela ANAC no âmbito do processo de certificação do aeródromo.

4- Nos aeródromos incluídos no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, a aprovação do diretor do aeródromo é realizada em procedimento administrativo autónomo do processo de certificação.

5- A substituição definitiva do titular do cargo de diretor do aeródromo carece igualmente de aprovação da ANAC, com base em requerimento próprio a apresentar pelo operador do aeródromo.

6- A aprovação mencionada nos números anteriores depende da frequência prévia, com aproveitamento, de um curso, bem como da submissão a um inquérito pessoal, nos termos do disposto na regulamentação aplicável ao setor da aviação civil.

7- A duração e o conteúdo programático do curso mencionado no número anterior são determinados por regulamento, pela ANAC, tendo em conta, nomeadamente, a dimensão e complexidade do aeródromo, o tipo de utilização do mesmo e o tipo de operações aí existentes.

8- A ANAC pode igualmente determinar a necessidade dos diretores de aeródromo, bem como dos seus substitutos, efetuarem cursos de refrescamento, de duração e conteúdo a fixar por esta Autoridade.

9- O manual do aeródromo deve identificar expressamente o substituto do respetivo diretor, nas suas ausências, bem como prever as competências que o mesmo delegue naquele, ou noutros funcionários ao serviço do aeródromo.

10- O estatuto do diretor de aeródromo, bem como o regime jurídico aplicável ao exercício das suas funções é aprovado em diploma próprio.

Artigo 10.º

Controlo de fronteiras, controlo documental de passageiros e controlo aduaneiro

1- Nos aeródromos certificados, abertos ao tráfego em geral, que disponham de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respetiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio, não existem condicionalismos específicos prévios, no que respeita à realização de qualquer tipo de voo.

2- Nos aeródromos certificados, abertos ao tráfego em geral, que disponham apenas de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respetiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio, sem recursos humanos em regime de permanência, aplicam-se os seguintes condicionalismos:

a) Voos intra União Europeia *Schengen*, não existem condicionalismos específicos prévios, no que respeita ao controlo de fronteiras;

b) Voos intra União Europeia não *Schengen*, só podem realizar-se com autorização prévia da força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias, de acordo com o procedimento previsto no artigo seguinte;

c) Voos extra União Europeia *Schengen*, não existem condicionalismos específicos prévios, no que respeita ao controlo de fronteiras, mas devem obter autorização prévia do Diretor do aeródromo;

d) Voos extra União Europeia não *Schengen,* de e para países terceiros, só podem realizar-se com autorização prévia da ANAC, da força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras

aeroportuárias e do Diretor do aeródromo, de acordo com o procedimento previsto no artigo seguinte.

3- Nos aeródromos certificados, abertos ao tráfego em geral, que não disponham de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respetiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio, nem de recursos humanos em regime de permanência, está interdita a sua utilização para voos extra União Europeia não *Schengen,* de e para países terceiros.

4- Nos aeródromos referidos no número anterior aplicam-se os condicionalismos e procedimentos previstos nas alíneas a), b) e c) do n.º 2 do presente artigo.

5- Os aeródromos certificados, mas não abertos ao tráfego em geral, podem receber voos privados e voos de transporte aéreo comercial não regular, desde que cumpram as condições previstas nos números anteriores e, neste último caso, as aeronaves não tenham um peso máximo à descolagem superior a 25 toneladas ou capacidade de transporte de passageiros até 20 lugares.

Artigo 11.º

Procedimentos relativos ao controlo documental e aduaneiro

1- Para efeitos do disposto no artigo anterior devem ser adotados os seguintes procedimentos:

a) Voos de e para países terceiros, além das autorizações a solicitar à ANAC e ao Diretor do aeródromo, tem que ser solicitada autorização para a realização do voo à força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias;

b) Nos casos em que deva haver apenas autorização da força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias, o procedimento a adotar é o seguinte:

i) O AISP deve remeter com antecedência o plano de voo para o Diretor do aeródromo, que por sua vez o envia para a força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias;

ii) A transportadora aérea, no caso de voos comerciais ou o piloto, no caso de voos privados, deve solicitar autorização à força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras

aeroportuárias, através do Diretor do aeródromo, para quem deve ser remetido o pedido, com uma antecedência mínima de 36H relativa à hora da realização do voo;

iii) O Diretor deve remeter todo o expediente à força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias, com uma antecedência mínima de 24H e aguardar pela autorização expressa de tal força ou serviço de segurança para a realização do voo, devendo da mesma autorização ser dado conhecimento, em simultâneo, à Autoridade Tributária e Aduaneira.

c) Nos casos em que deva haver autorização da ANAC, os operadores aéreos devem formular o pedido de autorização, via fax ou *email*, através do preenchimento do formulário disponibilizado para o efeito, no *site* oficial desta Autoridade.

d) Após recolhidos os pareceres e informações internos, a ANAC comunica a sua decisão ao operador requerente, remetendo cópia da mesma aos seguintes destinatários:

i) Diretor do aeródromo;

ii) Serviço de controlo de tráfego aéreo;

iii) Autoridade Tributária e Aduaneira;

iv) Força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias.

2- Para efeitos do disposto na alínea b) do n.º 1, os elementos identificativos da operação devem ser disponibilizados pelos operadores aéreos ao Diretor do aeródromo, através do preenchimento de um formulário, designado "Declaração Geral de Voo", a disponibilizar pela força ou serviço de segurança com atribuições em matéria de vigilância, fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias e a divulgar, junto dos operadores e Diretores de aeródromo.

3- São elementos obrigatórios da Declaração Geral de Voo os seguintes:

a) Lista de passageiros:

i) Nome (primeiro e último nome obrigatórios);

ii) Nacionalidade;

iii) Data de nascimento;

iv) Número de documento de identificação (bilhete de identidade ou cartão de cidadão ou passaporte);

v) Data de validade do documento.

b) Identificação do operador (privado ou comercial);

c) Tripulação:

i) Nome;

ii) Nacionalidade

iii) Data de nascimento;

iv) Número de documento de identificação (bilhete de identidade ou cartão de cidadão ou passaporte);

v) Data de validade do documento.

d) Matrícula da aeronave;

e) Origem, destino do voo e escalas intermédias.

4- A obrigação de requerer autorização para a realização da operação e as entidades às quais deve ser requerida, bem como os correspondentes procedimentos e os elementos de identificação necessários e obrigatórios, devem constar do IAIP e do Manual VFR.

CAPÍTULO II

Obrigações dos operadores dos aeródromos não incluídos ou isentos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018

Artigo 12.º

Obrigações gerais

1- O operador do aeródromo deve:

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

b) Facilitar por todos os meios o livre acesso ao aeródromo, designadamente a infraestruturas, instalações, processos, procedimentos, mesmo que pertencentes a entidades terceiras contratadas pelo aeródromo para o exercício de funções previstas no certificado, do pessoal da ANAC ou de pessoal por esta devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspeções;

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

d) Implementar um programa de formação adequado de modo a permitir a atualização de conhecimentos do pessoal ao seu serviço;

e) Ter ao seu serviço um número suficiente de pessoal habilitado e qualificado para realizar todas as tarefas essenciais à regular operação e manutenção do aeródromo, tendo em conta o tipo de utilização e de operação pretendida, o que deve ser demonstrado de forma quantitativa;

f) Garantir a coordenação dos ATS com o respetivo prestador, incluindo a informação aeronáutica, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis ao tipo de utilização, de operação, de aproximação e de descolagem;

g) Desenvolver e implementar um programa de segurança do aeródromo, a aprovar pela ANAC, nos termos do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro, e respetivos regulamentos de execução e do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro;

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

i) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo os prestadores de serviços em terra e entidades exploradoras de aerogares ou outros serviços de apoio, o cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicáveis ao aeródromo;

j) Garantir a cooperação de todos os utilizadores referidos no número anterior, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança operacional;

k) Remover das áreas operacionais do aeródromo qualquer objeto estranho suscetível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional;

l) Manter o manual de aeródromo atualizado, bem como o programa de segurança do aeródromo;

m) Notificar previamente a ANAC e o prestador de serviços de informação aeronáutica, se for o caso, da intenção de fazer cessar, definitivamente, a operação do aeródromo, com pelo menos 56 dias de antecedência, ou logo que possível, se a cessação se dever a razões imprevistas ou não programadas, devidamente fundamentadas e comprovadas;

n) Adotar, imediatamente, todas as medidas necessárias, em caso de existência de qualquer situação que afete a segurança no aeródromo, de modo a garantir que as partes do aeródromo suscetíveis de pôr em perigo a segurança operacional não são utilizadas pelas aeronaves;

o) Devolver o certificado à ANAC nas situações previstas na alínea m) do presente artigo e no n.º 7 do artigo 23.º.

p) Comunicar à ANAC as ocorrências nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil;

q) Estabelecer procedimentos com vista à proibição de fumar na área de movimento, noutras áreas operacionais do aeródromo ou nos locais de armazenamento de combustível ou outros materiais inflamáveis, bem como com vista a proibir a utilização de chama não protegida ou exercício de uma atividade que possa criar perigo de incêndio nessas mesmas áreas e locais;

r) Estabelecer procedimentos relativos ao nível de consumo de bebidas alcoólicas, de substâncias psicoativas e de medicamentos relativamente ao seguinte pessoal:

   i) Pessoal envolvido na operação, nos serviços respeitantes aos meios de socorro do aeródromo e na manutenção do aeródromo;

   ii) Pessoas sem escolta que circulem na área de movimento ou noutras áreas operacionais do aeródromo.

s) Garantir que as informações e dados publicados do aeródromo em IAIP ou Manual VFR estão corretos, atualizados e têm a qualidade necessária, estabelecendo para esse efeito acordos formais com os originadores de dados e o AISP;

t) Não permitir a utilização do aeródromo, ou de partes deste, por aeronaves com um código de letra mais alto do que o implementado com base nas caraterísticas de projeto do aeródromo especificadas nos termos do certificado, sem obtenção de aprovação prévia da ANAC;

u) Estabelecer, implementar e executar um programa de manutenção do aeródromo, adequado à dimensão do mesmo.

2- Os procedimentos mencionados na alínea r) do número anterior aplicam-se aos aeródromos com transporte aéreo regular de passageiros, devendo incluir requisitos que proíbam tais pessoas de:

a) Consumirem bebidas alcoólicas durante o seu período de trabalho;

b) Desempenharem qualquer tarefa sob a influência de bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas ou qualquer medicamento que possa afetar as suas faculdades e colocar em risco a segurança.

Artigo 13.º

Auditorias e inspeções internas

1- O operador do aeródromo deve efetuar auditorias, com uma periodicidade entre 12 e 36 meses com base no risco e na *performance* estimadas pelo operador, ao seu sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspeções às instalações e equipamentos do aeródromo.

2- As auditorias devem abranger toda a atividade do aeródromo.

3- O operador do aeródromo deve assegurar que as auditorias, inspeções a instalações, equipamentos e serviços sejam efetuados por pessoal especializado e qualificado para cada situação.

4- No final de cada auditoria e inspeção deve ser sempre elaborado um relatório assinado pelos técnicos que a realizaram.

5- No caso de verificação de não conformidades deve ser desenvolvido um plano de ações corretivas, que deve ser implementado e acompanhado até ao encerramento das mesmas.

6- O operador do aeródromo deve manter uma cópia dos relatórios e dos correspondentes planos de ações corretivas durante um período mínimo de cinco anos, devendo disponibilizá-los à ANAC, sempre que solicitados.

7- O operador do aeródromo deve providenciar pela avaliação do cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores referidos na alínea i) do n.º 1 do artigo anterior, através de auditorias e de inspeções, realizadas por si ou por terceiros.

8- Excluem-se do disposto no presente artigo os operadores de aeródromos que não realizem transporte aéreo comercial, bem como os destinados exclusivamente a operações de emergência médica ou de proteção civil.

Artigo 14.º

Comunicações obrigatórias

1- O operador do aeródromo deve assegurar-se, no momento em que toma conhecimento da informação contida nas publicações de Informação Aeronáutica, nomeadamente, Manual VFR, AIP, seus suplementos e emendas, NOTAM, PIB e CIA emitidas pelo

AISP, que a mesma é correta e atual, devendo comunicar por escrito e de imediato ao AISP quaisquer imprecisões ou omissões que detete.

2- Sem prejuízo do cumprimento do disposto no número seguinte, o operador do aeródromo deve comunicar por escrito ao AISP e à ANAC, com uma antecedência mínima de 84 dias seguidos relativamente à data da sua concretização, as alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afetar a fiabilidade da informação contida em qualquer publicação referida no número anterior.

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

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

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

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

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

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

Artigo 15.º

Inspeções extraordinárias

Sem prejuízo das inspeções referidas no artigo 13.º e no manual de aeródromo, o operador do aeródromo, para garantir a segurança operacional, deve proceder à inspeção da infraestrutura nas seguintes situações:

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

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

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

Artigo 16.º

Avisos de perigo

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

2- Nas situações em que a área pública referida no número anterior não se encontre sob o controlo do operador do aeródromo, deve o mesmo solicitar à entidade responsável por essa área a colocação dos avisos de perigo, devendo essa mesma entidade proceder à colocação dos mesmos no prazo máximo de 60 dias.

3- A entidade mencionada no número anterior tem direito ao reembolso dos respetivos encargos, respeitantes à colocação dos avisos de perigo, por parte do operador do aeródromo.

4- Caso a entidade mencionada no n.º 2 não proceda à colocação dos avisos de perigo no prazo máximo de 60 dias, o operador do aeródromo deve proceder à colocação de tais avisos diretamente, em substituição da entidade responsável por essa área.

Artigo 17.º

Operação de aeronaves civis em aeródromos militares

1- A operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares, em operações de transporte aéreo comercial e desde que a transportadora aérea seja titular de uma licença de exploração emitida nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, depende de autorização das autoridades militares competentes, devendo ser igualmente comunicada à ANAC com pelo menos um dia útil de antecedência.

2- Por razões de segurança operacional ou segurança, devidamente fundamentadas, a ANAC pode determinar a proibição da realização do voo ou voos comunicados nos termos do número anterior.

3- A operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares, em operações de transporte aéreo comercial realizadas por uma transportadora aérea não licenciada nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, depende de autorização das autoridades militares competentes, bem como de autorização da ANAC.

4- Para efeitos do disposto na parte final do número anterior o pedido deve ser apresentado à ANAC com pelo menos cinco dias úteis de antecedência.

5- O pedido a que se refere os números anteriores deve ser apresentado em requerimento a disponibilizar pela ANAC na sua página eletrónica, devendo tal requerimento indicar os elementos ou documentação necessária à instrução do pedido.

6- Na ausência de resposta da ANAC ao pedido mencionado nos números anteriores no mesmo prazo de cinco dias úteis, considera-se o pedido tacitamente deferido.

7- A utilização permanente de aeródromos militares por aeronaves civis carece de aprovação da ANAC, após autorização do Ministério da Defesa Nacional, devendo os procedimentos de certificação e inspeção do aeródromo, incluindo as infraestruturas, serviços, equipamentos, sistemas, pessoal e procedimentos, ser estabelecidos por protocolo a celebrar entre a ANAC e as autoridades militares competentes

8- O Protocolo mencionado no número anterior deve garantir que tais aeródromos, quando abertos ao uso público, bem como os serviços ATM/ANS quando usados pelo tráfego aéreo, apresentam um nível de segurança e interoperabilidade com os sistemas civis tão eficaz como o que resulta da aplicação dos requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos e aos serviços de ATM/ANS estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018.

9- Excluem-se do disposto nos números anteriores as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço e situações de emergência.

10- As operações com aeronaves de aviação geral e as operações de trabalho aéreo em aeródromos militares, carece apenas da autorização das autoridades militares competentes.

Artigo 18.º

Utilização excecional de locais não certificados

1- A utilização pontual por aeronaves de locais não certificados nos termos da presente lei reveste-se de caráter excecional, ficando sujeita ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos e ao disposto nos números seguintes do presente artigo:

a) Apenas é permitida a utilização de locais não certificados por parte de helicópteros e aviões diferentes dos aviões a motor complexos, devendo ser observado o cumprimento das regras aplicáveis às operações aéreas, constantes do Regulamento (UE) 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, na sua redação atual;
b) Autorização do proprietário ou possuidor desse local;
c) Não existam edifícios destinados a fins habitacionais, de lazer, de ensino, de culto, de saúde ou instalações pecuárias, nem aglomerações ou concentrações de pessoas ao ar livre, num raio de 300 m planimétricos a contar do local de aterragem;
d) O voo seja realizado em conformidade com as regras do ar estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, na sua redação atual;
e) O voo não deve ser destinado à formação ou treino de alunos piloto.

2- Tratando-se da utilização excecional de locais inseridos em espaços ou propriedades privadas, a mesma deve ser comunicada à ANAC e à autoridade policial mais próxima uma hora antes da realização do voo.

3- A utilização excecional prevista no n.º 1 de locais inseridos em espaços públicos ou no interior de perímetros urbanos definidos em sede de planos diretores municipais, carece de autorização expressa da ANAC, devendo o pedido ser apresentado com uma antecedência mínima de 10 dias úteis.

4- A ANAC pode condicionar a realização da operação prevista no número anterior ao cumprimento de determinadas condições ou limitações de âmbito operacional.

5- Para efeitos do disposto no n.º 3 consideram-se espaços públicos as áreas de acesso livre e de uso coletivo afetas ao domínio público do Estado, das Regiões Autónomas ou das Autarquias Locais.

6- O operador da aeronave deve manter um registo dos voos realizados para locais não certificados, com a indicação da data, horário de chegada e partida, coordenadas do local, identificação da aeronave, tripulação e passageiros e carga.

7- Com exceção da alínea d) do n.º 1, em que a responsabilidade é do piloto comandante e, se decorrer das respetivas normas do Regulamento (UE) 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, da alínea a) do mesmo número, a verificação do cumprimento do disposto nos n.os 1, 2 e 3 é da responsabilidade do operador da aeronave.

8- Excluem-se do disposto nos números anteriores as situações de emergência, as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço, bem como os voos pontuais de emergência médica ou de proteção civil.

9- A ANAC pode, nomeadamente, por razões de segurança devidamente fundamentadas, proibir a utilização pontual por aeronaves de determinados locais não certificados.

10- A comunicação à ANAC mencionada no n.º 2 deve ser efetuada por escrito, através de fax, carta ou através de correio eletrónico com recurso a um endereço de *e-mail* a criar pela ANAC para o efeito.

CAPÍTULO III

Certificação de aeródromos não incluídos ou isentos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018

Secção I

Processo de certificação

Artigo 19.º

Requerimento

1- O requerimento para efeitos de certificação de um aeródromo deve ser acompanhado do respetivo manual do aeródromo, bem como do programa de segurança do aeródromo.

2- O requerimento previsto no número anterior deve ainda ser acompanhado de documento comprovativo da existência de direito real sobre o imóvel onde se situa o aeródromo, ou qualquer outro que juridicamente legitime a utilização do imóvel para os mesmos fins.

Artigo 20.º

Manual de aeródromo

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

a) Informações de caráter geral, incluindo a identificação do diretor e do seu substituto, nos termos do artigo 8.º, o âmbito da sua certificação, condições de utilização, carta de obstáculos, referência à existência de um serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a informação aeronáutica pertinente, sistema de registo de movimentos de aeronaves, obrigações e direitos do operador do aeródromo;

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

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

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

ii) Dimensões do aeródromo e informação relacionada.

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

i) Sistema de registos;

ii) Acessos à área de movimento;

iii) Plano de emergência do aeródromo;

iv) Meios de socorro;

v) Inspeção à área de movimento e superfícies livres de obstáculos;

vi) Ajudas visuais luminosas e sistema elétrico, quando aplicável;

vii) Manutenção da área de movimento;

viii) Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo;

ix) Gestão da placa;

x) Gestão da segurança da placa;

xi) Controlo de veículos no lado ar;

xii) Gestão dos riscos de intrusão de vida animal;

xiii) Controlo de obstáculos;

xiv) Remoção de aeronaves;

xv) Manuseamento e armazenamento de matérias perigosas;

xvi) Operações em baixa visibilidade, quando aplicável;

xvii) Proteção das instalações de radar, ajudas rádio, telecomunicações e das respetivas servidões, quando aplicável;

xviii) Sistema de gestão de segurança operacional, adequado à complexidade e dimensão do aeródromo;

xix) Administração do aeródromo;

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

2- Para os aeródromos destinados, exclusivamente, a operações de emergência médica e ou de proteção civil, o manual de aeródromo deve conter, como requisitos mínimos, os elementos referidos nas alíneas a), b) e c), bem como nas subalíneas *iii)*, *iv), v)* e *xiii)* da alínea d) do número anterior, sendo a referência aos restantes elementos mencionados no número anterior de caráter facultativo.

3- Os elementos referidos no n.º 1 são especificados em regulamentação complementar.

4- O manual de aeródromo previsto no presente artigo é aprovado pela ANAC, no âmbito do procedimento de certificação.

5- As alterações ao manual de aeródromo devem ser comunicadas à ANAC com 30 dias de antecedência em relação à data em que se pretende que tais alterações produzam efeitos, para efeitos de aprovação pela ANAC.

6- A inobservância do prazo previsto no número anterior obsta à entrada em vigor das alterações ao manual de aeródromo na data pretendida, salvo se a ANAC aprovar as alterações em momento anterior a essa mesma data.

7- O operador do aeródromo pode, por razões de segurança operacional devidamente fundamentadas, aplicar alterações imediatas ao manual de aeródromo, desde que comunique tal facto previamente à ANAC, que, no prazo de 30 dias deve avaliar as alterações efetuadas ao referido manual, para efeitos de eventual aprovação.

8- Para efeitos do disposto no n.º 5, a ANAC dispõe do prazo máximo de 30 dias para aprovar as alterações requeridas.

9- Findo o prazo mencionado nos n.os 7 e 8 sem que a ANAC tenha proferido qualquer decisão, consideram-se as alterações efetuadas ou requeridas ao manual de aeródromo tacitamente aprovadas.

Artigo 21.º

Requisitos de emissão do certificado

1- A emissão do certificado de aeródromo depende da verificação dos requisitos constantes da base de certificação aprovada e notificada pela ANAC ao requerente, conforme disposto nos n.ºs 4 a 7 e 9 do artigo 6.º, dependendo ainda de:

a) Manual de aeródromo aprovado;

b) Seguro obrigatório de responsabilidade civil;

c) Programa de segurança do aeródromo aprovado nos termos do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro, e respetivos regulamentos de execução e do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro.

2- O certificado do aeródromo é emitido pela ANAC, no prazo de 30 dias úteis, após a vistoria final às instalações, equipamentos e serviços existentes no aeródromo, tendo por referência, designadamente, a verificação do cumprimento da base de certificação aplicável ao mesmo e do disposto no manual de aeródromo.

3- No caso de serem detetadas não conformidades de nível 1 na vistoria prevista no número anterior, o certificado de aeródromo só é emitido após a correção das mesmas.

4- No caso de serem identificadas não conformidades, que não do nível 1, e que não tenham sido encerradas antes da data de certificação, devem as mesmas ser avaliadas e mitigadas em termos de segurança, e submetido um plano de ações corretivas que deve ser aprovado pela ANAC antes da emissão do certificado.

5- Para os aeródromos destinados exclusivamente a operações de emergência médica e ou de proteção civil, a emissão do certificado de aeródromo depende da verificação da conformidade da infraestrutura com o projeto aprovado, da existência de um responsável que desempenha as funções de diretor de aeródromo, e respetivo substituto, e de manual de aeródromo aprovado, assim como da verificação dos demais requisitos eventualmente previstos em regulamentação complementar.

Artigo 22.º

Certificado de aeródromo

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

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

a) Número do certificado;

b) Nome do aeródromo;

c) Nome e sede do titular do certificado;

d) Tipo de utilização e de operações permitidas no aeródromo, nomeadamente se o mesmo se destina exclusivamente a operações de emergência médica e ou de proteção civil, se se destina a utilização exclusivamente privada ou a utilização pública, bem como se se destina a operações de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo;

e) Especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos que constam dos anexos ao certificado e do qual fazem parte integrante.

3- A cada aeródromo é atribuído um código de referência, sendo aplicável, por remissão, o regime previsto no Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, na sua redação atual.

4- O modelo do certificado de aeródromo deve ser idêntico ao utilizado para os aeródromos certificados nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, na sua redação atual.

5- O certificado é alterado sempre que se alterem os elementos dele constantes e desde que os mesmos tenham sido aprovados pela ANAC.

Artigo 23.º

Validade e vicissitudes do certificado de aeródromo

1- O certificado de aeródromo é concedido por tempo indeterminado.

2- A validade do certificado de aeródromo depende da manutenção das condições que determinaram a sua emissão.

3- Caso sejam aprovadas novas especificações de certificação não existentes no momento em que o aeródromo foi certificado, e desde que tais especificações sejam imprescindíveis e necessárias por questões respeitantes à segurança operacional do aeródromo, a ANAC pode determinar ao operador de aeródromo a necessidade de cumprimento das mesmas, no prazo determinado por esta Autoridade, sob pena de, em caso de incumprimento, se proceder à eventual limitação ou suspensão do certificado do aeródromo.

4- Sem prejuízo da aplicação das disposições sobre matéria de contraordenações, sempre que a ANAC detetar, nomeadamente através de auditorias ou inspeções, qualquer não-conformidade com as regras da presente lei, ou de regulamentação complementar, que sustentaram a emissão do certificado, deve proceder em conformidade com o disposto nas normas ADR.AR.C.055 do Anexo II e ADR.OR.C.020 do Anexo III do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, na sua redação atual.

5- As normas do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, na sua redação atual, referidas no número anterior, devem aplicar-se com as necessárias adaptações.

6- Para além do disposto na norma ADR.AR.C.055 do Anexo II do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, na sua redação atual, o certificado de aeródromo pode igualmente ser revogado a pedido do seu titular.

7- A suspensão e a revogação do certificado implicam o encerramento do aeródromo ao tráfego aéreo e a devolução do mesmo à ANAC.

Secção II

Situações excecionais

Artigo 24.º

Derrogações permanentes

1- A ANAC pode isentar um operador do aeródromo do cumprimento de alguns dos requisitos previstos na presente lei e na regulamentação complementar, atendendo a razões imperativas, nomeadamente, de caráter orográfico ou de interesse público, mediante requerimento devidamente fundamentado.

2- A ANAC pode igualmente isentar o operador do aeródromo, mediante requerimento devidamente fundamentado, do cumprimento, total ou parcial, de algum ou alguns dos requisitos de certificação, nomeadamente no caso de aeródromos onde exista apenas atividade de transporte aéreo comercial não regular ou transporte aéreo comercial regular não internacional.

3- A derrogação prevista nos números anteriores só é concedida se o operador do aeródromo demonstrar que foram estabelecidos meios alternativos para garantir os níveis de segurança e de segurança operacional equivalentes, podendo a ANAC impor limitações operacionais complementares.

4- Caso as razões que determinaram a isenção deixem de subsistir, a ANAC pode proceder à revogação da respetiva isenção.

Artigo 25.º

Derrogações temporárias

1- A ANAC pode isentar temporariamente o operador do aeródromo do cumprimento dos requisitos previstos na presente lei e na regulamentação complementar, tendo em conta, nomeadamente, a existência de razões de interesse público ou situações de emergência, devidamente fundamentadas e comprovadas em requerimento a apresentar pelo operador do aeródromo.

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

CAPÍTULO IV

Disposições contraordenacionais e medidas cautelares

Artigo 26.º

Fiscalização

Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das normas constantes da presente lei compete à ANAC e às entidades previstas no n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

Artigo 27.º

Regime sancionatório

1- Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

a) A aceitação de tráfego, bem como a exploração ou operação de um aeródromo, sem o mesmo estar certificado em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 34.º do Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, e com o Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto no n.º 1 do artigo 22.º da presente lei;

b) A aceitação de tráfego ou a operação de um aeródromo com o respetivo certificado revogado ou suspenso, ou em desconformidade com eventuais limitações impostas pela ANAC, em conformidade com o disposto na alínea d) 1) da norma ADR.AR.C.055 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação das especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos que constam dos anexos ao certificado e do qual fazem parte integrante, conforme disposto na alínea e) do n.º 2 do artigo 22.º da presente lei;

c) A prestação de serviços de AMS por parte de uma organização que não tenha submetido previamente a respetiva declaração à ANAC, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OR.F.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

d) O incumprimento, por um operador de aeródromo ou por um prestador de serviços de tráfego aéreo certificado que pretenda prestar um serviço de gestão da placa de estacionamento, do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.F.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

e) A construção de aeródromos sem parecer prévio favorável da ANAC ou a sua construção em desconformidade com um parecer prévio da ANAC desfavorável, em violação dos artigos 5.º e 6.º da presente lei;

f) A realização de voos sem as correspondentes autorizações prévias previstas no artigo 10.º da presente lei;

g) A inexistência de uma pessoa ou grupo de pessoas nomeadas pelo operador do aeródromo como responsáveis pelo desenvolvimento, manutenção e gestão corrente do sistema de gestão de segurança operacional, em violação do disposto na alínea c) da norma ADR.OR.D.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

h) A não remoção das áreas operacionais do aeródromo de qualquer objeto estranho suscetível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa pôr em risco a segurança operacional, em violação do disposto na alínea k) do artigo 12.º;

i) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de comunicar por escrito ao AISP e à ANAC, as alterações programadas que possam afetar a fiabilidade da informação contida em qualquer publicação de âmbito aeronáutico, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 14.º;

j) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de notificar o AISP e tomar medidas para que o órgão prestador dos ATS e de operações de voo recebam notificação imediata e pormenorizada de qualquer das circunstâncias, de que tenha conhecimento, mencionadas nas alíneas a) a d) do n.º 3 do artigo 14.º;

k) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, sempre que não for possível fazer chegar a informação a que se refere o n.º 3 do artigo 14.º ao órgão prestador dos ATS e serviço de operações de voo, do dever de dar conhecimento imediato dos factos aos pilotos, através de qualquer meio ao seu alcance, em violação do disposto no n.º 4 do mesmo artigo;

l) A execução, pelo operador do aeródromo, de obras de beneficiação, reconstrução, ampliação ou modificação do aeródromo, sem que exista um plano operacional de trabalhos aprovado pela ANAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º;

m) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de proceder à inspeção da infraestrutura aeroportuária nas situações previstas nas alíneas a) a c) do artigo 15.º;

n) A inexistência de pessoas nomeadas responsáveis pela gestão e supervisão dos serviços operacionais do aeródromo e da manutenção do aeródromo, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.D.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, bem como a inexistência de diretor de aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º;

o) A utilização de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas a), c) e e) do n.º 1 do artigo 18.º;

p) A utilização excecional por aeronaves de locais não certificados inseridos em espaços públicos ou no interior de perímetros urbanos definidos em sede de planos diretores municipais, sem autorização expressa da ANAC, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 18.º;

q) A utilização de locais não certificados após proibição expressa da ANAC, em violação do disposto no n.º 9 do artigo 18.º;

r) A prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento com a declaração cancelada ou suspensa, ou em desconformidade com eventuais limitações impostas pela ANAC, em conformidade com o disposto na alínea d) 1) da norma ADR.AR.C.055 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

s) A introdução de alterações ao certificado e ao manual de aeródromo, nos casos em que é exigido a aprovação prévia da ANAC, sem que esta Autoridade tenha aprovado previamente as alterações em questão, em violação do disposto nas alíneas a), b) e c) da norma ADR.OR.B.040 e na alínea e) 1) da norma ADR.OR.E.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

t) A cessação da operação de um aeródromo, por parte do operador do aeródromo, sem notificar previamente a ANAC e sem facultar essa mesma informação, previamente, ao prestador de serviços de informação aeronáutica, em violação do disposto nas alíneas a) e b) da norma ADR.OR.B.065 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou da alínea m) do artigo 11.º da presente lei;

u) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, no caso de existir uma condição de insegurança no aeródromo, do dever de adotar imediatamente todas as medidas necessárias para garantir que as partes do aeródromo suscetíveis de pôr em perigo a segurança operacional não são utilizadas pelas aeronaves, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OR.C.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou da alínea n) do artigo 12.º da presente lei;

v) O incumprimento, por parte do operador do aeródromo, do dever de permitir que qualquer pessoa autorizada pela ANAC aceda às suas instalações,

documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para as suas atividades sujeitas a certificação, contratadas ou não, bem como do dever de permitir que tais pessoas realizem ou testemunhem qualquer ação, inspeção, teste, avaliação ou exercício que a ANAC considere necessário, em violação do disposto na norma ADR.OR.C.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou da alínea b) do artigo 12.º da presente lei;

w) O incumprimento, por parte de um operador do aeródromo, do disposto nas diretivas de segurança operacional emitidas pela ANAC, em violação da norma ADR.OR.C.025 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

x) A inexistência de um administrador responsável nomeado pelo operador do aeródromo, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OR.D.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

y) O incumprimento, por parte de uma organização responsável pela prestação de AMS, do disposto nas diretivas de segurança operacional emitidas pela ANAC, em violação da norma ADR.OR.F.040 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

z) A inexistência de serviços de salvamento e combate a incêndios no aeródromo, em violação do disposto na alínea a) 1) da norma ADR.OPS.B.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

aa) A emissão, por parte do operador do aeródromo, de autorizações para condução de um veículo em qualquer parte da área de movimento ou de outras áreas operacionais de um aeródromo em violação do disposto nas alíneas a), c) e d) da norma ADR.OPS.B.024 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

bb) A condução de veículos, em qualquer parte da área de movimento ou de outras áreas operacionais de um aeródromo, sem uma autorização válida do operador do aeródromo, em violação do disposto nas alíneas a) ou d) da norma ADR.OPS.B.024 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014.

2- Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

a) A continuação da construção de um aeródromo sem que a ANAC tenha aprovado previamente as fases do projeto ou a construção de um aeródromo em desconformidade com o teor das fases do projeto aprovadas pela ANAC, em violação do disposto nos n.os 1 e 4 do artigo 7.º;
b) A introdução de alterações ao manual de aeródromo e a sua execução sem que as mesmas sejam submetidas à aprovação da ANAC, em violação do disposto no artigo 20.º;
c) A transferência da titularidade do certificado de aeródromo sem autorização da ANAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 32.º;
d) O incumprimento, por parte do operador do aeródromo, da obrigação de garantir a coordenação dos ATS com o respetivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, quando aplicável, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis ao tipo de utilização, de operação e de aproximação, em violação do disposto na alínea f) do artigo 12.º;
e) O operador do aeródromo não providenciar pelo cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicadas ao aeródromo, por parte de todos os utilizadores do mesmo, em violação do disposto na alínea i) do n.º 1 do artigo 12.º;
f) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de efetuar auditorias ao seu sistema de gestão de segurança operacional, bem como inspeções às instalações e equipamentos do aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 13.º;
g) Não disponibilizar cópia dos relatórios das auditorias e inspeções internas à ANAC, em violação do disposto na segunda parte do n.º 6 do artigo 13.º;
h) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar que as auditorias e inspeções são efetuadas por pessoal especializado e qualificado para cada situação, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 13.º;
i) O incumprimento do dever de elaboração de um relatório no final de cada auditoria e inspeção, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 13.º;
j) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de providenciar pela avaliação do cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores, em violação do disposto no n.º 7 do artigo 13.º;
k) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar, no momento em que toma conhecimento da informação contida no AIP, seus

suplementos e emendas, NOTAM, PIB e CIA emitidas pelo AISP, que a mesma é correta e atual, bem como o incumprimento do dever de comunicar por escrito e de imediato ao AIS quaisquer imprecisões ou omissões que detete, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14.º;

l) A comunicação por escrito, pelo operador do aeródromo, ao AISP e à ANAC, das alterações programadas que possam afetar a fiabilidade da informação contida em qualquer publicação de âmbito aeronáutico, com inobservância do prazo de antecedência mínima de 84 dias seguidos relativamente à data da sua concretização, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 14.º;

m) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de colocar avisos de perigo em qualquer área pública adjacente à área de movimento, sempre que os voos de aeronaves a baixa altitude no aeródromo ou na sua vizinhança ou a rolagem de aeronaves possam constituir perigo para pessoas ou tráfego de veículos, em violação do disposto nos n.os 1 e 4 do artigo 16.º;

n) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de solicitar a colocação dos avisos de perigo à entidade responsável pela respetiva área, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 16.º;

o) A designação de um novo diretor do aeródromo sem aprovação da ANAC, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 9.º;

p) A operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares, em operações de transporte aéreo comercial efetuadas por transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, sem autorização das autoridades militares competentes ou sem ter comunicado previamente a realização do voo à ANAC com pelo menos um dia útil de antecedência, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 17.º;

q) A operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares, em operações de transporte aéreo comercial efetuadas por transportadora aérea não licenciada nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, sem autorização das autoridades militares competentes, bem como sem autorização da ANAC, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 17.º;

r) Realizar operações com aeronaves de aviação geral e operações de trabalho aéreo em aeródromos militares, sem autorização das autoridades militares competentes, em violação do disposto no n.º 9 do artigo 17.º;

s) A utilização excecional de locais não certificados em violação do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 18.º;

t) A utilização de locais não certificados sem ser dado conhecimento prévio da operação à ANAC e à autoridade policial mais próxima, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 18.º;

u) O incumprimento das condições ou limitações de âmbito operacional, determinadas pela ANAC, para utilização de locais não certificados inseridos em espaços públicos ou de outros locais inseridos no interior de perímetros urbanos definidos em sede de planos diretores municipais, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 18.º;

v) O incumprimento, pelo operador da aeronave, do dever de manter um registo dos voos realizados para locais não certificados, com indicação da data, horário de chegada e de partida, coordenadas do local, identificação da aeronave, tripulação e passageiros e carga, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 18.º;

w) O incumprimento, por parte do operador do aeródromo, do dever de, após ter sido notificado de constatações, identificar a origem da não conformidade, definir um plano de medidas corretivas e demonstrar que tomou todas as medidas corretivas prescritas pela ANAC, no prazo acordado com a mesma, em violação do disposto na norma ADR.OR.C.020 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto no n.º 4 do artigo 23.º da presente lei;

x) A violação, por parte do operador do aeródromo, do dever de guardar em arquivo todas as informações de projeto relevantes, incluindo desenhos, registos de inspeções, relatórios de testes e outros relatórios pertinentes, à disposição da ANAC, em conformidade com o disposto na secção ADR.OR.D.035, bem como do dever de facultar essas informações a pedido da ANAC, em incumprimento do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.B.025 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

y) O incumprimento do dever de devolução do certificado à ANAC, nos casos em que o mesmo tenha sido objeto de revogação ou de renúncia, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.B.035 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea o) do n.º 1 do artigo 12.º e no n.º 7 do artigo 23.º da presente lei;

z) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de, em sequência de uma alteração às especificações de certificação emitidas pela EASA, proceder a uma análise destinada a identificar quaisquer especificações de certificação que sejam aplicáveis ao aeródromo, bem como do dever de, se aplicável, iniciar o correspondente processo de alteração nos termos da secção ADR.OR.B.040 e realizar as alterações necessárias no aeródromo, em violação do disposto em ADR.OR.B.050 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

aa) O incumprimento, pelos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento que tenham sido autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades associadas aos serviços prestados, dos deveres constantes dos n.os 1) a 5) da alínea a) da norma ADR.OR.B.060 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

bb) A falta de notificação prévia à ANAC com pelo menos 56 dias de antecedência da cessação definitiva da operação de um aeródromo, não baseada em razões imprevistas ou não programadas, por parte do operador do aeródromo, e sem facultar essa mesma informação, com a mesma antecedência, ao prestador de serviços de informação aeronáutica, em violação do disposto nas alíneas a) e b) da norma ADR.OR.B.065 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea m) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

cc) O incumprimento do dever de devolver à ANAC o certificado, na data de cessação da operação de um aeródromo, em violação do disposto na alínea c) da norma ADR.OR.B.065 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

dd) O incumprimento do dever de assegurar que foram adotadas medidas adequadas para evitar as utilizações não previstas do aeródromo pelas aeronaves, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OR.B.065 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ee) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de comunicar à ANAC e à organização responsável pela conceção do equipamento do aeródromo qualquer avaria, defeito técnico, desrespeito das limitações técnicas, ocorrência ou outras circunstâncias irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança operacional e que não tenham resultado num acidente ou incidente

grave, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.C.030 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea p) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

ff) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de estabelecer procedimentos com vista à proibição de fumar na área de movimento, noutras áreas operacionais do aeródromo ou nos locais de armazenamento de combustível ou outros materiais inflamáveis, bem como com vista a proibir a utilização de chama não protegida ou exercício de uma atividade que possa criar perigo de incêndio nessas mesmas áreas e locais, em violação do disposto na norma ADR.OR.C.040 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea q) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

gg) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de estabelecer procedimentos relativos ao nível de consumo de bebidas alcoólicas, de substâncias psicoativas e de medicamentos, em violação do disposto na norma ADR.OR.C.045 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea r) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

hh) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de aplicar e manter um sistema de gestão que integre um sistema de gestão de segurança, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OR.D.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea h) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

ii) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de aplicar e manter um sistema de gestão da qualidade que abranja as suas atividades relacionadas com o fornecimento de dados aeronáuticos e as suas atividades relacionadas com o fornecimento de informações aeronáuticas, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OR.D.007 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

jj) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de garantir que as informações e dados publicados do aeródromo em IAIP ou Manual VFR estão corretos, atualizados e têm a qualidade necessária, estabelecendo para esse efeito acordos formais com os originadores de dados e o AISP, em violação do disposto na alínea s) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

kk) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de aplicar um sistema de gestão da segurança para garantir a segurança dos dados operacionais que recebe, produz ou utiliza, de forma a que o acesso a esses dados operacionais seja restrito exclusivamente às pessoas autorizadas, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.D.007 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ll) O incumprimento, pelo operador de aeródromo, do dever de assegurar a credenciação de segurança do seu pessoal, no que respeita à segurança dos dados aeronáuticos, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OR.D.007 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

mm) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis quando recorre à contratação ou aquisição externa de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, em violação do disposto na segunda parte da alínea a) da norma ADR.OR.D.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

nn) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de garantir o acesso da ANAC à organização contratada para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis, em violação do disposto na segunda parte da alínea b) da norma ADR.OR.D.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

oo) A inexistência de um número suficiente de supervisores de pessoal, com obrigações e responsabilidades definidas, tendo em conta a sua estrutura organizacional e o número de pessoas empregadas, em violação do disposto na alínea e) da norma ADR.OR.D.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

pp) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de estabelecer e aplicar um programa de formação para o pessoal envolvido na operação, manutenção e gestão do aeródromo, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, bem como a violação do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

qq) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de certificar-se de que os demais funcionários, incluindo o pessoal de outras organizações que opera ou presta serviços no aeródromo, e a quem é permitido o acesso sem escolta à

área de movimento e a outras áreas operacionais do aeródromo, é adequadamente formado e qualificado para tal acesso sem escolta, em violação do disposto na alínea c) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

rr) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de certificar-se que o pessoal completou com êxito a formação inicial necessária antes de lhe ser autorizado o desempenho de funções sem vigilância e o acesso sem escolta à área de movimento e a outras áreas operacionais do aeródromo, em violação do disposto na alínea e) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ss) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de estabelecer e implementar programas de verificação de proficiência em conformidade com o disposto na alínea g) da norma ADR.OR.D.017 e na alínea c) da norma ADR.OPS.B.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

tt) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar que são empregados instrutores devidamente qualificados e experientes na formação e como assessores para as avaliações e as verificações da proficiência efetuadas, bem como do dever de assegurar que são utilizadas instalações, meios e equipamento adequados para a prestação da formação e, sempre que for aplicável, na realização das verificações da proficiência, em violação do disposto na alínea h) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

uu) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, dos deveres relativos ao funcionamento do sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional constantes dos n.os 1) a 5) da alínea d) da norma ADR.OR.D.030 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

vv) O incumprimento, pela organização responsável pela prestação de AMS, do dever de coordenar com o operador do aeródromo quaisquer alterações às informações contidas na declaração especificada na alínea a) da norma ADR.OR.F.005, ao programa de formação ou ao manual do sistema de gestão referido, respetivamente, na alínea b) da norma ADR.OR.F.005, e na norma ADR.OR.F.095, em violação do disposto na alínea a) do norma ADR.OR.F.025 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ww) O incumprimento, por uma organização responsável pela prestação do AMS, do dever de assegurar que qualquer pessoa devidamente autorizada pela ANAC, a qualquer momento, tem acesso a quaisquer instalações, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para a sua atividade bem como o incumprimento do dever de autorizar a mesma pessoa a realizar ou testemunhar qualquer ação, inspeção, teste, avaliação ou exercício que a ANAC considere necessário, em violação do disposto na norma ADR.OR.F.030 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

xx) O incumprimento, por parte uma organização responsável pela prestação de AMS, do dever de, após ter sido notificada de constatações, identificar as causas profundas da não conformidade, definir um plano de medidas corretivas e demonstrar que tomou todas as medidas corretivas prescritas pela ANAC, no prazo acordado com a mesma, em violação do disposto na norma ADR.OR.F.035 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

yy) O incumprimento, pela organização responsável pela prestação de AMS, do dever de estabelecer procedimentos relativos ao nível de consumo de bebidas alcoólicas, de substâncias psicoativas e de medicamentos, em violação do disposto na norma ADR.OR.F.075 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

zz) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de determinar, documentar e manter os dados sobre o aeródromo e os serviços disponíveis, bem como do dever de facultar esses mesmos dados aos utilizadores e aos prestadores de ATS e serviços de informação aeronáutica, em violação do disposto na norma ADR.OPS.A.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

aaa) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar a qualidade dos dados aeronáuticos ou informações aeronáuticas em conformidade com o disposto nas alíneas a) a h) da norma ADR.OPS.A.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

bbb) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, dos deveres de monitorização e notificação sobre a correção e adequação dos dados publicados sobre o aeródromo, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OPS.A.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ccc) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de comunicar aos prestadores de serviços de informação aeronáutica as informações constantes dos n.os 1) a 3) da alínea a) da norma ADR.OPS.A.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ddd) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de utilizar os sistemas de referência comuns mencionados na norma ADR.OPS.A.020 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

eee) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, das normas aplicáveis à deteção de erros e autenticação de dados, constantes da norma ADR.OPS.A.025 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

fff) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, quando origina, processa ou transmite dados ao prestador de AIS, do dever de assegurar que os dados aeronáuticos referidos no apêndice 1 do anexo III (Parte ATM/ANS.OR) do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 cumprem as especificações do catálogo de dados, em violação do disposto na norma ADR.OPS.A.030 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ggg) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, das normas aplicáveis à validação e verificação dos dados, constantes da norma ADR.OPS.A.035 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

hhh) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, dos requisitos aplicáveis ao tratamento de erros detetados durante a originação dos dados ou após a sua transmissão, em violação do disposto na norma ADR.OPS.A.040 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

iii) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar que os dados aeronáuticos são transmitidos por via eletrónica, em violação do disposto na norma ADR.OPS.A.050 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

jjj) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de designar o pessoal do aeródromo, que tenha concluído com aproveitamento a formação pertinente e demonstrado a sua competência, para dar origem aos NOTAM e fornecer as informações pertinentes aos prestadores de serviços de informação aeronáutica com os quais tenha celebrado acordos, em violação do disposto no ponto 2) da alínea a) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

kkk) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de dar origem a um NOTAM sempre que for necessário fornecer alguma das informações constantes dos vários números da alínea b) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

lll) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de, após a publicação de um NOTAM por si originado, rever o seu conteúdo a fim de assegurar a sua exatidão, e assegurar a divulgação das informações a todo o pessoal e organizações relevantes do aeródromo, em violação do disposto na alínea e) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

mmm) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de notificação da existência de contaminantes de superfície, em violação do disposto na norma ADR.OPS.A.060 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

nnn) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de monitorizar as condições da área de movimento e o estado operacional das instalações conexas e fornecer informações sobre questões de importância operacional, de natureza temporária ou permanente, aos prestadores de ATS e de serviços de informação aeronáutica, em violação do disposto na alínea a) da norma ADR.OPS.B.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ooo) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de realizar inspeções regulares da área de movimento e das instalações conexas, tendo por base o disposto nos meios aceitáveis de conformidade e no material de orientação aprovado pela EASA, relativamente à alínea b) da norma ADR.OPS.B.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ppp) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do disposto no programa de controlo de objetos estranhos/fragmentos (FOD), em violação do disposto na norma ADR.OPS.B.016 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

qqq) A aplicação, por parte do operador do aeródromo, de programas de formação de condução cujo conteúdo viole o disposto na alínea b) da norma ADR.OPS.B.024 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

rrr) A operação, na área de movimento ou noutras áreas operacionais, com veículos não autorizados pelo operador do aeródromo, em violação do disposto na norma ADR.OPS.B.026 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

sss) A emissão, por parte do operador do aeródromo, de autorizações de operação de veículo na área de movimento ou noutras áreas operacionais, em violação das condições previstas na norma ADR.OPS.B.026 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

ttt) O incumprimento, pelos condutores de um veículo na área de manobra, do dever de operar o mesmo em conformidade com as regras previstas nas alíneas a) a e) da norma ADR.OPS.B.027 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

uuu) O incumprimento, pelo condutor de um veículo a escoltar outro veículo, do dever de assegurar que o condutor do veículo escoltado opera o veículo em conformidade com as instruções dadas, em violação do disposto na alínea i) da norma ADR.OPS.B.027 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

vvv) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, das normas aplicáveis à avaliação das condições da superfície da pista e atribuição do código de condição da pista, previstas na norma ADR.OPS.B.037 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

www) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar que os veículos e outros objetos móveis, excluindo as aeronaves, presentes na área de movimento do aeródromo são marcados e iluminados em conformidade com o disposto na alínea a) da norma ADR.OPS.B.080 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

xxx) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de certificar-se de que os veículos fora de serviço não são utilizados nas operações, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OPS.C.007 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

yyy) A permissão, por parte do operador do aeródromo, da utilização do aeródromo ou de partes deste por aeronaves com um código de letra mais alto do que as caraterísticas de projeto do aeródromo especificadas nos termos do certificado, sem obtenção de aprovação da ANAC, em violação do disposto na

alínea a) da norma ADR.OPS.B.090 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea t) do n.º 1 do artigo 12.º da presente lei;

zzz) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de estabelecer e aplicar um programa de manutenção do aeródromo, em violação do disposto na norma ADR.OPS.C.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014 ou em violação do disposto na alínea u) do artigo 11.º da presente lei;

aaaa) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, das regras aplicáveis à manutenção de pavimentos e de outras superfícies do solo e drenagem, em violação do disposto na norma ADR.OPS.C.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

bbbb) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, das regras aplicáveis à manutenção de ajudas visuais e de sistemas elétricos, em violação do disposto na norma ADR.OPS.C.015 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

cccc) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, das regras respeitantes às precauções relativas ao sopro dos reatores, previstas na norma ADR.OPS.D.055 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

dddd) Fumar na área de movimento, noutras áreas operacionais do aeródromo ou nos locais de armazenamento de combustível ou outros materiais inflamáveis, bem como utilizar chamas não protegidas ou exercer uma atividade que possa criar perigo de incêndio nessas mesmas áreas e locais.

3- Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações leves:

a) A realização de auditorias sem abranger toda a atividade do aeródromo, em violação do n.º 2 do artigo 13.º;

b) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de manter uma cópia dos relatórios durante um período mínimo de cinco anos, em violação do disposto no n.º 6 do artigo 13.º;

c) O incumprimento do prazo de antecedência mínima de 100 dias seguidos para envio do plano operacional de trabalhos à ANAC, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 8.º;

d) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de efetuar as comunicações no prazo máximo de 72 horas após a identificação da anomalia a que a comunicação se refere, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OR.C.030 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

e) O incumprimento, por parte do operador do aeródromo, do dever de elaborar um relatório de acompanhamento nos moldes estabelecidos pela ANAC, em violação do disposto na parte final da alínea e) da norma ADR.OR.C.030 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

f) O consumo de bebidas alcoólicas durante o período normal de trabalho, bem como o desempenho de qualquer tarefa sob a influência de bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas ou qualquer medicamento que possa afetar as suas capacidades e colocar em risco a segurança, em violação do disposto nos procedimentos estabelecidos pelo operador do aeródromo ao abrigo da norma ADR.OR.C.045 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

g) Aplicar ou manter um sistema de gestão que não inclua algum dos elementos mencionados na alínea b) da norma ADR.OR.D.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

h) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar que todo o pessoal do aeródromo e o pessoal relevante das outras organizações tenham facilmente acesso às partes do manual do aeródromo pertinentes para as funções e responsabilidades que lhes incumbam, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OR.E.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

i) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de conservar no aeródromo, pelo menos, uma cópia completa e atual do manual do aeródromo, em violação do disposto na alínea k) da norma ADR.OR.E.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

j) O incumprimento, pelo operador de aeródromo, do dever de assegurar o cumprimento das regras respeitantes à formação recorrente, de refrescamento e contínua do pessoal, previstas na alínea f) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

k) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de manter e disponibilizar os registos adequados da qualificação, formação e verificação da proficiência em conformidade com o disposto na alínea i) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

l) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de conservar os registos mencionados na alínea d) da norma ADR.OR.D.017 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, durante o período de tempo referido na mesma alínea d);

m) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de apresentar à ANAC as alterações e revisões previstas do manual do aeródromo antes da sua entrada em vigor, se essas alterações ou revisões exigirem apenas uma notificação, em violação do disposto na alínea e) 2) da norma ADR.OR.E.005 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

n) O incumprimento, pela organização responsável pela prestação de AMS, do dever de notificar a ANAC, no prazo máximo de 10 dias úteis após as alterações serem introduzidas ou de qualquer outro prazo que venha a ser previsto em sede de meios aceitáveis de conformidade publicados pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e de, se necessário, apresentar uma declaração atualizada, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OR.F.025 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

o) O consumo de bebidas alcoólicas durante o período normal de trabalho, bem como o desempenho de qualquer tarefa sob a influência de bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas ou qualquer medicamento que possa afetar as suas capacidades e colocar em risco a segurança, em violação do disposto nos procedimentos estabelecidos pela organização responsável pela prestação de AMS, ao abrigo da norma ADR.OR.F.075 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

p) O incumprimento, pela organização responsável pela prestação de AMS, do dever de conservação dos registos pelo período mínimo de cinco anos, em violação do disposto na alínea d) da norma ADR.OR.F.080 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

q) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, dos deveres aplicáveis à utilização de metadados, em violação do disposto na norma ADR.OPS.A045 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

r) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar que qualquer outro pessoal do aeródromo cujas funções impliquem a utilização de NOTAM concluiu com aproveitamento a formação pertinente e demonstrou a sua competência para o fazer, em violação do disposto no ponto 3) da alínea a) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

s) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de assegurar o cumprimento das normas aplicáveis aos NOTAM constantes dos pontos 2) a 5) da alínea c) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

t) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do disposto na alínea d) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

u) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de manter os registos referidos na alínea f) da norma ADR.OPS.A.057 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

v) A notificação das condições da superfície da pista, por parte do operador do aeródromo, em desconformidade com o disposto na norma ADR.OPS.A.065 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

w) A não aplicação, por parte do operador do aeródromo, de um programa de formação para o pessoal dos serviços de salvamento e combate a incêndios, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OPS.B.010 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

x) O incumprimento, pelos condutores de um veículo na placa de estacionamento, do dever de operar o mesmo em conformidade com as regras previstas nas alíneas f) e g) da norma ADR.OPS.B.027 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

y) O incumprimento, pelos condutores de um veículo na área de manobra e noutras áreas operacionais, dos deveres previstos na alínea h) da norma ADR.OPS.B.027 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

z) Estacionar um veículo fora das áreas designadas para o efeito pelo operador de aeródromo, em violação do disposto na alínea j) da norma ADR.OPS.B.027 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

aa) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de disponibilizar formação linguística para manter o nível exigido de proficiência linguística do seu pessoal, em violação do disposto na alínea f) da norma ADR.OPS.B.029 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

bb) A aplicação de procedimentos para operações com baixa visibilidade sem que os mesmos tenham sido previamente aprovados pela ANAC, em violação do disposto na alínea b) da norma ADR.OPS.B.045 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

cc) O incumprimento, pelo operador do aeródromo, do dever de exigir a todo o pessoal que trabalha no exterior, de pé, na área de movimento, a utilização de vestuário de alta visibilidade, em violação do disposto na norma ADR.OPS.D.070 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014;

dd) O incumprimento, pelo pessoal que trabalha no exterior, de pé, na área de movimento, do dever de utilizar vestuário de alta visibilidade, disponibilizado pelo operador do aeródromo, em violação do disposto na norma ADR.OPS.D.070 do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014.

Artigo 28.º

Processamento das contraordenações

Compete à ANAC instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas na presente lei, bem como proceder à aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

CAPÍTULO V

Disposições finais e transitórias comuns

Artigo 29.º

Registo e cadastro dos aeródromos

1- A ANAC organiza e mantém atualizado um registo e cadastro de todos os aeródromos certificados.
2- O registo e cadastro referidos no número anterior são públicos.

Artigo 30.º

Taxas

Pela prática dos atos da ANAC previstos na presente lei e no Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 fevereiro de 2014, na sua redação atual, são devidas taxas, nos termos previstos no diploma respeitante ao modelo de financiamento desta Autoridade.

Artigo 31.º

Regulamentação complementar

1- A ANAC emite a regulamentação complementar relativa aos requisitos, procedimentos e métodos que se revelem necessários para assegurar o cumprimento do disposto na presente lei.
2- A regulamentação complementar a que se refere a presente lei é aprovada pela ANAC no prazo máximo de um ano após a publicação do presente diploma, sendo publicada na 2.ª série do *Diário da República*.
3- A regulamentação complementar emitida pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. ao abrigo do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, mantém-se em vigor, desde que seja compatível com as normas da presente lei e seja necessária para a execução da mesma.

Artigo 32.º

Transferência da titularidade do certificado de aeródromo

1- A transferência da titularidade do certificado carece de autorização da ANAC.
2- A ANAC pode autorizar a transferência da titularidade do certificado nas seguintes condições:
   a) Apresentação de requerimento pelo futuro titular do certificado, com uma antecedência mínima de 90 dias em relação à data em que pretende assumir a responsabilidade da operação do aeródromo;
   b) Prova da transferência de titularidade do direito real sobre o aeródromo e de que se mantêm todas as condições que permitiram a emissão do certificado inicial;

c) Apresentação de um novo manual de aeródromo, em conformidade com o artigo 19.º, para efeitos de aprovação pela ANAC.

Artigo 33.º

Certificação de aeródromos existentes

1- Os certificados de aeródromo emitidos de acordo com o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, no caso dos aeródromos civis nacionais não abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, mantêm-se válidos até ao termo da sua data de validade, sem prejuízo da aplicação do disposto na presente lei em sede de tratamento de constatações de não conformidades detetadas em auditorias e inspeções da ANAC.

2- À revalidação e renovação dos certificados mencionados no número anterior aplica-se o disposto na presente lei.

3- A revalidação dos certificados mencionados no n.º 1 deve ser requerida, no mínimo, com 180 dias de antecedência do termo da sua data de validade, sob pena do processo de certificação poder não estar concluído em tempo e ocorrer a caducidade do certificado.

4- Os operadores das infraestruturas que possuam uma autorização válida emitida ao abrigo do artigo 37.º-A do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, dispõem do prazo máximo de 24 meses, a partir da data de entrada em vigor da presente lei, para procederem à certificação de tais infraestruturas em conformidade com o presente diploma, sob pena de encerramento das mesmas.

5- Para efeitos do disposto no número anterior, os requerentes devem apresentar o pedido de certificação à ANAC, devidamente instruído em conformidade com o disposto na presente lei, no prazo máximo de 12 meses após a data de entrada e vigor da presente lei, sob pena de, não o fazendo, o procedimento de certificação poder não ser concluído em tempo útil e obrigar ao encerramento da infraestrutura, em conformidade com o disposto na parte final do número anterior.

Artigo 34.º

Processos de certificação pendentes

Os processos de certificação pendentes à data da entrada em vigor da presente lei são apreciados e decididos em conformidade com o disposto na presente lei.

Artigo 35.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, com exceção dos n.ºs 3, 4, 5, 6 e 9 do artigo 25.º e do artigo 26.º, que se mantêm em vigor até à publicação do estatuto mencionado no n.º 10 do artigo 9.º da presente lei.

Artigo 36.º

Entrada em vigor

A presente entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.