

# GLOSSÁRIO



## I – APRESENTAÇÃO

A proliferação de conceitos e definições, sobre a mesma realidade no Sector, tem constituído um fator gerador de dificuldades na interpretação de normativos. Neste sentido, e com vista agilizar a utilização harmonizada de conceitos determinei a criação de um grupo de trabalho, constituído por técnicos especializados das várias áreas da ANAC, com a incumbência de preparar um Glossário da Aviação Civil, para uso no sector e, sobretudo, para cumprir o suprarreferido desiderato de uniformização de linguagem utilizada por todos aqueles que nele se integram ou que nele pretendem “entrar”.

O objetivo principal desta medida seria o de que este Glossário *“atualizasse e unificasse os conceitos relativos às matérias constantes dos atuais instrumentos legislativos e regulamentares”*, que como é sabido, advêm de diversas entidades e organizações internacionais, europeias e nacionais.

Para materializar tal ensejo e preparar o presente Glossário contámos com a participação de um conjunto de técnicos peritos em aviação, ao serviço desta Autoridade, a saber:

- Direção de Segurança Operacional: Eng. Victor Rosa; Cmdt. José Manuel Gonçalves; Eng.<sup>a</sup> Cecília Cardoso; Eng. José Queiroz; Eng. Helder Pinheiro; Dr. Albino Palma e Tenente Coronel António Barros;
- Direção de Infraestruturas e Navegação Aérea: Eng. Jorge Freitas; Tenente Coronel Albano Coutinho; Eng. Bruno Anjos e Tenente Coronel João Duque;
- Direção de Certificação Médica: Dr. João Ribeiro;
- Direção de Regulação Económica: Dr.<sup>a</sup> Ana Mata e Dr.<sup>a</sup> Fernanda Bandarra;
- Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão: Dr.<sup>a</sup> Susana Brites;
- Gabinete FALSEC: Dr.<sup>a</sup> Carla Pinto; Dr. André Inácio; Dr.<sup>a</sup> Madalena Paixão e Dr. Ilídio Santos; e
- Gabinete Jurídico: Dr.<sup>a</sup> Ilda Ferreira e Dr.<sup>a</sup> Teresa Correia;

... os quais, fizeram um levantamento de todas as definições legais e regulamentares, atualmente existentes, e, num esforço de concentração de conceitos, adotaram as definições mais apropriadas, sobretudo aquelas que se referiam aos mesmos conteúdos e se encontravam dispersos.

**A estes técnicos da ANAC, o meu mais sincero agradecimento pessoal e institucional, pelo empenho, interesse, dedicação e profissionalismo com que desenvolveram este trabalho.**

Foram ainda colhidos, não só os conceitos legais e regulamentares existentes, mas também os ensinamentos e lições decorrentes da sua vasta experiência no sector, os quais lhes permitiram manter atualizados valores, saberes, critérios e práticas.

Este Glossário constitui, essencialmente um guia, manuseável e portátil. Nesse espírito, o presente documento constitui um guia de trabalho, uma ferramenta prática para prestar apoio de cariz técnico ao desempenho da atividade da ANAC e aos *Stakeholders* do Sector.

Assim, visa simplificar, facilitar, uniformizar e sistematizar critérios, saberes, práticas e procedimentos relativos à atividade do sector da aviação civil:

- Simplifica, procedendo à fusão de conceitos atualmente vigentes;
- Facilita, estruturando um quadro conciso, claro e atualizado de conceitos, definições e até diretrizes de cariz técnico, úteis para o bom desempenho de todas as atividades do sector da aviação civil;
- Uniformiza, reforçando a segurança jurídica e previsibilidade na utilização uniforme dos mesmos conceitos e definições, sem todavia coartar a utilização específica legalmente prevista, aquando da aplicação do instrumento legislativo que em concreto e para os seus efeitos a prevê, o que é um fator de aperfeiçoamento de toda a atividade; e
- Sistematiza, concentrando num único documento todos os conceitos que hoje se encontram dispersos por vários documentos e normativos, permitindo, deste modo, uma consulta célere, sistemática e global de todos os assuntos.

O quadro imperativo a considerar em toda a atividade do sector, decorre das diversas leis e regulamentos, que regem competências, formas, procedimentos e conteúdos.

O presente Glossário e os seus conteúdos e definições não estão, apenas, em perfeita harmonia com tais atos normativos, como têm sobretudo a funcionalidade de proporcionar orientações de cariz técnico, que as desenvolvam e tornem operacionais. Em suma, o Glossário propiciará a mais idónea e cómoda aplicação às situações concretas, dessas disposições.

Este Glossário tem, naturalmente, por destinatários, todos aqueles que exercem atividades no sector da aviação civil, desde os reguladores aos regulados e ainda àqueles que investigam e desenvolvem os seus estudos no sector.

Ressalva-se, contudo, que as correspondentes diretrizes e orientações, que possam vir a ser extraídas dos conceitos e definições ali constantes, não têm qualquer valor jurídico externo e não conferem a terceiros quaisquer direitos ou interesses legalmente protegidos.

A estrutura deste Glossário, sempre no espírito da conceção de ser um instrumento de apoio técnico às atividades prestadas no sector, está organizada em três partes, distintas mas complementares:

- A primeira parte, compreende as siglas, acrónimos e abreviaturas, usualmente utilizadas, de forma natural, por todos os profissionais do sector;
- A segunda parte, compreende as definições, que constituem, também elas, instrumentos de apoio à atividade de cada profissional do sector, destinados a facilitar e a uniformizar os conceitos, numa perspetiva de linguagem comum e comumente reconhecida; e
- A terceira parte constitui a compilação de todas as referências legislativas consultadas e nas quais constam os conceitos e definições ali explanados, uniformizados e concentrados.

As definições resultam da consulta e compilação das mesmas nos vários diplomas reguladores do setor, tendo algumas sido adaptadas ou construídas a partir desses conceitos legais.

Contudo, e sendo o presente documento meramente instrumental, o mesmo não pode constituir qualquer alteração às definições legais, sobretudo no contexto em que são utilizadas, não podendo as mesmas, naturalmente, ser afastadas pelo presente documento, no que respeita à sua vinculação e eficácia interpretativa dos diplomas em que se inserem.

No mesmo contexto, fica claro que as definições constantes do presente documento não representam, também, qualquer interpretação oficial da ANAC sobre os conceitos que refletem, nem qualquer interpretação definitiva da ANAC sobre as mesmas, muito menos sobre qualquer questão de natureza técnica ou jurídica.

Assim sendo, fica proibida e desprovida de qualquer utilidade, a sua utilização quanto a qualquer imputação vinculativa relativamente a interpretações de natureza legal a esta Autoridade.


O Glossário da Aviação Civil não constitui mais do que um documento de trabalho, informativo e instrumental no que respeita à sua utilização, com objetivos de uniformização de linguagem e conceitos utilizados empiricamente.

Por essa razão é também um documento dinâmico, cuja revisão acompanhará, naturalmente, a evolução do sector no plano dos conceitos e das publicações e ou alterações de outras definições e/ou siglas, abreviaturas e acrónimos.

Este documento constitui, indubitavelmente, e na minha perspetiva, um contributo importante para todo o sector, que muito me honra promover.

A todos, o meu bem-haja,

ANAC, 18 de junho de 2015

A handwritten signature in red ink, which appears to read 'Luís Trindade Santos', followed by a small mark resembling a stylized 'L' or a signature flourish.

Luís Trindade Santos

*Presidente do Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil*



## GLOSSÁRIO DA AVIAÇÃO CIVIL

### SIGLAS, ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

#### A)

**A:** *Alfa*;

**A/A** (*Air-to-Air*): Ar-Ar (comunicações);

**AC:** Área Crítica;

**AC** (*Account Consignor*): Expedidor Avençado;

**A/G** (*Air/Ground*): Ar/Solo (comunicações);

**AAR** (*Air-to-Air refuelling*): Reabastecimento aéreo;

**ACARS** (*Aircraft Communication Addressing and Reporting System*):

Sistema de Comunicação de Endereçamento e Reporte com Aeronaves;

**ACAS** (*Airborne Collision Avoidance System*): Sistema Anti Colisão de Bordo;

**ACC** (*Area Control Centre*): Centro de Controlo de Área;

**ACC3** (*Air Carrier Cargo or Mail From an Airport in a Third Country*): A Transportadora Aérea de Carga ou Correio de um Aeroporto de um País Terceiro;

**ACFT** (*Aircraft*): Aeronave;

**ACI** (*Airports Council International*): Conselho Internacional de Aeroportos;

**ACMI** (*Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance*): Aeronave, Tripulação, Manutenção e Seguro;

**ACN** (*Aircraft Classification Number*): Número de Classificação do Avião;

**ACP** (*Area Control Procedural*): Controlo Regional Convencional;



**ACS** (*Area Control Surveillance*): Controlo Regional de Vigilância;

**AD**: Aeródromo;

**ADC** (*Aerodrome Chart*): Carta de Aeródromo;

**ADEP** (*Aerodrome of Departure*): Aeródromo de Partida;

**ADES** (*Aerodrome of Destination*): Aeródromo de Destino;

**ADF** (*Automatic Direction Finder*): Detetor Automático de Direção de Bordo;

**ADI** (*Aerodrome Control Instruments*): Controlo de Aeródromo por Instrumentos;

**ADP** (*Arrival and Departure Procedures*): Procedimentos de Chegada e de Partida;

**ADREP** (*Accident / incident data reporting*): Informação de Reporte de Acidentes e Incidentes;

**ADS** (*Automatic Dependent Surveillance*): Vigilância Automática Dependente;

**ADS-B** (*Automatic Dependent Surveillance – Broadcast*): Vigilância Automática Dependente - Difusão;

**ADS-B Out** (*Automatic Dependent Surveillance – Broadcast Out*): Vigilância Automática Dependente - Difusão a partir de uma Aeronave;

**ADS-C** (*Automatic Dependent Surveillance – Contract*): Vigilância Automática Dependente – Contrato;

**ADV** (*Aerodrome Control Visual*): Controlo de Aeródromo Visual;

**AEA** (*Association of European Airlines*): Associação dos Operadores de Linha Aérea Europeus;

**AeMC** (*Aero-Medical Centre*): Centro de Medicina Aeronáutica;

**AESA**: Agência Europeia para a Segurança da Aviação;

AESA: Agência Espanhola de Segurança Aérea;

**AFCS** (*Automatic Flight Control System*): Sistema Automático de Controlo de Voo;

**AFI** (*Africa Indian Ocean - ICAO*): Região OACI de África e Oceano Índico;

**AFIL** (*Air-Filed Flight Plan*): Plano de Voo Depositado em Voo;



**AFIS** (*Aerodrome Flight Information Service*): Serviço de Informação de Voo de Aeródromo;

**AFS** (*Aeronautical Fixed Service*): Serviço Fixo Aeronáutico;

**AFTN** (*Aeronautical Fixed Telecommunications Network*): Rede Fixa de Telecomunicações Aeronáuticas;

**AGA** (*Aerodromes, air routes and ground aids*): Aeródromos, Rotas Aéreas e Ajudas Terrestres;

**AGL** (*Above Ground Level*): Acima do Nível do Solo;

**A/H** (*Altitude/Height*): Altitude/Altura;

**AIC** (*Aeronautical Information Circular*): Circular de Informação Aeronáutica;

**AIG** (*Accident Investigation and Prevention*): Prevenção e Investigação de Acidentes;

**AIM** (*Aeronautical Information Management*): Gestão de Informação Aeronáutica;

**AIP** (*Aeronautical Information Publication*): Publicação de Informação Aeronáutica;

**AIR** (*Air Control*): Controlo de Tráfego no Ar;

**AIRAC** (*Aeronautical Information Regulation and Control*): Controlo e Regulação de Informação Aeronáutica;

**AIREP** (*Air-report*): Reporte de Aeronave em Voo;

**AIRPROX** (*Aircraft Proximity*): Proximidade de Aeronaves;

**AIS** (*Aeronautical Information Service*): Serviços de Informação Aeronáutica;

**AITA**: Agente de Informação de Tráfego de Aeródromo;

**ALS**: Aeroporto de Lisboa;

**Alt**: Altitude;

**ALTN** (*Alternate Aerodrome*): Aeródromo Alternante;

**AMAN** (*Arrival Manager*): Controlador de Chegada;

**AMC** (*Acceptable Means of Compliance*): Meios de Conformidade Aceitáveis;

**AME** (*Aero-Medical Examiner*): Examinador Médico Aeronáutico;



**AMHS** (*Aeronautical Message Handling System*): Sistema de Gestão de Mensagens Aeronáuticas;

**AMM** (*Aircraft Maintenance Manual*): Manual de Manutenção da Aeronave;

**AMO** (*Approved Maintenance Organisation*): Organização de Manutenção Aprovada;

**AMS** (*Aeronautical Mobile Service*): Serviço Móvel Aeronáutico;

**AMSL** (*Above Mean Sea Level*): Acima do nível médio do mar;

**ANA, S.A.**: ANA Aeroportos de Portugal, S.A.;

**ANAC**: Autoridade Nacional da Aviação Civil;

**ANACOM**: Autoridade Nacional de Comunicações;

**ANC** (*Air Navigation Commission - ICAO*): Comissão de Navegação Aérea - OACI);

**ANMA**: Autoridade Nacional de Meteorologia Aeronáutica;

**ANP** (*Air Navigation Plan*): Plano de Navegação Aérea;

**ANS** (*Air Navigation Services*): Serviços de Navegação Aérea;

**ANSAC**: Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil;

**ANSP** (*Air Navigation Services Provider*): Prestador de Serviços de Navegação Aérea;

**AOCC** (*Airport Operations Control Centre*): Centro de Controlo de Operações Aeroportuárias;

**AOCI** (*Aeronautical Operations Council International*): Conselho Internacional de Operadores Aeroportuários;

**AOR-E** (*Atlantic Ocean Region – East*): Região Este do Oceano Atlântico;

**AOR-W** (*Atlantic Ocean Region – West*): Região Oeste do Oceano Atlântico;

**AP**: Aeroporto;

**APP** (*Approach Control Procedural*): Controlo de Aproximação Convencional;

**APS** (*Approach Control Surveillance*): Controlo de Aproximação de Vigilância;

**APW** (*Area Proximity Warning*): Aviso de Aproximação de Área;

**ARA** (*Airborne RADAR Approach*): Aproximação por RADAR de bordo;





**ARA** (*Authority Requirements Aircrew*): Requisitos de Autoridade para Tripulações;

**ARN** (*Air Route Network*): Rede de Rotas Aéreas;

**ARO** (*Air traffic services Reporting Office*): Gabinete de Informação ATS;

**ARP** (*Aerodrome Reference Point*): Ponto de Referência do Aeródromo;

**ARR** (*Arrival message*): Mensagem de chegada;

**ARTAS** (*ATM Surveillance Tracker and Server*): Processador de Dados de Vigilância ATM e Servidor;

**ASAP** (*As Soon As Possible*): Logo que possível;

**ASDA** (*Accelerate-Stop Distance Available*): Distância disponível para aceleração-paragem;

**AsMA** (*Aerospace Medical Association*): Associação Médica Aeroespacial;

**ATA** (*Actual Time of Arrival*): Hora Atual de Chegada;

**ATC** (*Air Traffic Control*): Controlo de Tráfego Aéreo;

**ATCC** (*Air Traffic Control Centre*): Centro de Controlo de Tráfego Aéreo (**CCTA**);

**ATCO** (*Air Traffic Control Officer*): Controlador de Tráfego Aéreo;

**ATFCM** (*Air Traffic Flow and Capacity Management*): Gestão de Fluxos e de Capacidade de Tráfego Aéreo;

**ATIR** (*Air Traffic Incident Report*): Relatório de Incidente de Tráfego Aéreo;

**ATIS** (*Airport/Automatic Terminal Information Service*): Serviço de Informação Terminal Automático;

**ATM** (*Air Traffic Management*): Gestão do Tráfego Aéreo;

**ATN** (*Aeronautical Telecommunication Network*): Rede de Telecomunicações Aeronáuticas;

**ATPL** (*Airline Transport Pilot License*): Licença de Piloto de Linha Aérea;

**ATS** (*Air Traffic Services*): Serviços de Tráfego Aéreo;

**ATSU** (*Air Traffic Service Unit*): Órgão de Serviços de Tráfego Aéreo;

**ATTN** (*Attention*): Atenção;

**ATZ** (*Aerodrome Traffic Zone*): Zona de Tráfego do Aeródromo;

**AVGAS** (*Aviation Gasoline*): Gasolina de Aviação;



**AVSEC** (*Aviation Security*): Segurança da Aviação Civil;

**AVSECP** (*Aviation Security Panel*): Grupo de Especialistas de Segurança da Aviação Civil;

**AWY** (*Airway*): Corredor de tráfego aéreo;

**AZM** (*Azimuth*): Azimute.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**B)**

**B**: *Bravo*;

**BASH** (*Bird Aircraft Strike Hazard*): Perigo de Colisão de Aeronave com Aves;

**BCN** (*Beacon*): Farol;

**BFF**: Bagagem Fora de Formato;

**BITD** (*Basic Instrument Training Device*): Dispositivo Básico de Treino de Voo por Instrumentos;

**BPL** (*Balloon Pilot Licence*): Licença de Piloto de Balão;

**B-RNAV** (*Basic Area Navigation*): Navegação Regional Básica;

**BS** (*Commercial Broadcasting Station*): Estação Comercial de Radiofusão.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**C)**

**C**: *Charlie*;

**°C** (*Degree Celsius*): Grau Celsius;

**CAA** (*Civil Aviation Authority*): Autoridade da Aviação Civil;

**CAME** (*Continuing Airworthiness Management Exposition*): Manual da Organização de Gestão da Continuidade de Aeronavegabilidade (MGCA);



**CAMO** (*Continuing Airworthiness Management Organisation*): Organização de Gestão da Continuidade de Aeronavegabilidade (**OGCA**);

**CAS** (*Calibrated airspeed*): Velocidade de Ar Calibrada;

**CAT** (*Commercial Air Transport*): Transporte Aéreo Comercial;

**CAT I / II / III** (*Category I / II / III*): Categoria de Aproximação de Precisão;

**CATE** (*Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe*): Conferência de Coordenação dos Transportes Aéreos Europeus;

**CCA** (*Cabin Crew Attestation*): Atestado de Tripulante de Cabine;

**CCCAE**: Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia;

**CCMR** (*Cabin Crew Medical Report*): Relatório Médico Tripulante de Cabine;

**CDE**: Cães Detetores de Explosivos;

**CDFA** (*Continuous Descent Final Approach*): Aproximação Final em Descida Contínua;

**CDL** (*Configuration Deviation List*): Lista de Desvios da Configuração da Aeronave Autorizados;

**CEAC**: Conferência Europeia da Aviação Civil;

**CMC** (*Crew Member Certificate*): Certificado de Tripulante;

**CMO** (*Chief Medical Officer*): Médico Responsável pela Certificação Médica nas Autoridades Aeronáuticas;

**CNS** (*Communication, Navigation and Surveillance*): Comunicações, Navegação e Vigilância;

**COA**: Certificado de Operador Aéreo;

**COM** (*Communications*): Comunicações;

**COP** (*Co-Ordination Point*): Ponto de Coordenação;

**COSA**: Centro de Operações de Segurança Aeroportuária;

**COTA**: Certificado de Operador de Trabalho Aéreo;

**CPDLC** (*Controller-Pilot Data-Link Communications*): Comunicações Controlador-Piloto através de Ligação de Dados;

**CPL** (*Commercial Pilot Licence*): Licença de Piloto Comercial;

**CRD** (*Comment-Response Document*): Documento de Comentário-Resposta;



**CRM** (*Crew Resource Management*): Gestão dos Recursos de Equipa;  
**CRT** (*Comment-Response Tool*): Ferramenta de Comentário-Resposta;  
**CRZ** (*Cruise*): Cruzeiro;  
**CS** (*Certification Specifications*): Especificações de Certificação;  
**CTI**: Circular Técnica de Informação;  
**CVR** (*Cockpit Voice Recorder*): Registador de Som da Cabina de Pilotagem;  
**CWY** (*Clearway*): Área Livre de Obstáculos.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**D)**

**D**: *Delta*;  
**DA** (*Decision Altitude*): Altitude de Decisão;  
**DAAD** (*Deviation Acceptance & Action Document*): Documento de Aceitação de Desvios e de Ação;  
**DA/H** (*Decision Altitude/Height*): Altitude ou Altura de Decisão;  
**DAT** (*Data Link*): Ligação de Dados;  
**DB** (*Data Base*): Base de Dados;  
**DCM**: Direção de Certificação Médica;  
**DCQSAC**: Departamento de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;  
**DEP** (*Departure message*): Mensagem de Partida;  
**DGAC**: Direção Geral da Aviação Civil;  
**DIST** (*Distance*): Distância;  
**DME** (*Distance Measuring Equipment*): Equipamento de Medição de Distância;  
**DMM**: Detetor Manual de Metais;  
**DOA** (*Design Organisation Approvals*): Aprovação de Organização de Projeto;  
**DOV**: Diretor de Operações de Voo;



**DPATO** (*Defined Point After Take-Off*): Ponto Definido Após a Descolagem;

**DPBL** (*Defined Point Before Landing*): Ponto Definido Antes da Aterragem;

**DSA**: Divisão de Segurança Aeroportuária;

**DSE**: Direitos de Saque Especiais;

**DVE**: Detetor de Vestígios de Explosivos.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**E)**

**E**: *Echo*;

**EA**: Equipa de Auditores;

**EAD** (*European AIS Database*): Base de Dados do Serviço de Informação Aeronáutica Europeia;

**EASA** (*European Aviation Safety Agency*): Agência Europeia para a Segurança da Aviação;

**EC** (*European Community*): Comunidade Europeia;

**ECAC** (*European Civil Aviation Conference*): Conferência Europeia da Aviação Civil (**CEAC**);

**ECAM** (*Electronic Centralized Aircraft Monitor*): Monitor Eletrónico Centralizado dos Sistemas da Aeronave;

**ECG** (*Electrocardiogram*): Eletrocardiograma;

**ED** (*Executive Director*): Diretor Executivo;

**EDM**: Equipamento de Detecção de Metais;

**EDX**: Equipamento de Raios-X com Sistema de Detecção de Explosivos Acoplado;

**EEG** (*Electroencephalograph*): Eletroencefalograma;

**E EI**: Engenho Explosivo Improvisado;

**EFB** (*Electronic Flight Bag*): Documentação de Bordo em Formato Eletrónico;



**EFIS** (*Electronic Flight Instrument System*): Sistema de Instrumentos Eletrônicos de Voo;

**EGPWS** (*Enhance Ground-Proximity Warning System*): Sistema para Aviso de Proximidade do Solo;

**EGT** (*Exhaust Gas Temperature*): Temperatura dos Gases do Escape;

**EICAS** (*Engine Indicating and Crew Alerting System*): Sistema de Indicação dos Parâmetros de Motores e de Alerta da Tripulação;

**ELA** (*European Light Aircraft*): Aeronave Ultraligeira Europeia;

**ELT** (*Emergency Locator Transmitter*): Transmissor Localizador de Emergência;

**EMA**: Empresa de Manutenção de Aeronaves;

**EMER** (*Emergency*): Emergência;

**EMS** (*Emergency Medical Service*): Transporte de Emergência Médica;

**EN** (*European Norm*): Norma Europeia;

**ENT** (*Ear, Nose and Throat*): Ouvido, Nariz e Garganta;

**EPA** (*European Part Approval*): Aprovação Europeia de Peças;

**EPNdB** (*Effective Perceived Noise in decibels*): Ruído Efetivamente Percebido em Decibéis;

**EPR** (*Engine Pressure Ratio*): Razão de Pressão do Motor;

**ERA** (*En-route Alternate*): Aeródromo Alternativo em Rota;

**ERP** (*Emergency Response Planning*): Plano de Resposta a Emergência;

**ES**: Elemento de Segurança;

**ESARR** (*EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement*): Requisito Regulamentar de Segurança do EUROCONTROL;

**ETA** (*Estimated Time of Arrival*): Hora Estimada de Chegada;

**ETD** (*Estimated Time of Departure*): Hora Estimada de Partida;

**ETOPS** (*Extended Twin Engine Operations*): Operações de Aeronaves Bimotor com Operação Prolongada;

**ETSO** (*European Technical Standard Order*): Especificação Técnica Normalizada Europeia;

**EU** (*European Union*): União Europeia (**UE**);



**EUROCONTROL** (*European Organisation for the Safety of Air Navigation*):  
Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea.

A B C D E **F** G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**F)**

**F:** *Foxtrot*;

**FAA** (*Federal Aviation Administration*): Autoridade Federal da Aviação dos Estados Unidos da América;

**FAB** (*Functional Airspace Block*): Blocos Funcionais de Espaço Aéreo;

**FANS** (*Future Air Navigation System - ICAO*): Sistemas Futuros de Navegação Aérea - OACI);

**FAP:** Força Aérea Portuguesa;

**FAR:** (*Federal Aviation Regulations*): Regulamentos da FAA;

**FATO** (*Final Approach and Take-Off Area*): Área de Aproximação Final e Descolagem;

**FCL** (*Flight Crew Licensing*): Licenciamento de Pessoal de Voo;

**FCPA:** Fornecedor Conhecido de Provisões do Aeroporto;

**FCPB:** Fornecedor Conhecido de Provisões de Bordo;

**FDE** (*Flight Data Exchange*): Troca de Dados de Voo;

**FDM** (*Flight Data Monitoring*): Monitorização de Dados de Voo;

**FDP** (*Flight Plan Data Processing*): Processamento de Dados de Planos de Voo;

**FDR** (*Flight Data Recorder*): Registador de Parâmetros de Voo;

**FI** (*Flight Instructor*): Instrutor de Voo;

**FIR** (*Flight Information Region*): Região de Informação de Voo (**RIV**);

**FIS** (*Flight Information Service*): Serviço de informação de Voo;

**FL** (*Flight Level*): Nível de Voo;

**FMS** (*Flight Management System*): Sistema de Gestão de Voo;





**FNPT** (*Flight and Navigation Procedures Trainer*): Dispositivo de Treino de Procedimentos de Voo e Navegação;

**FPL** (*Flight Plan* ou *Filed Flight Plan*): Plano de Voo (Depositado);

**FREQ** (*Frequency*): Frequência;

**FRPB**: Fornecedor Reconhecido de Provisões de Bordo;

**FSTD** (*Flight Simulator Training Device*): Dispositivo de Treino de Simulação de Voo;

**Ft** (*Foot*): Pé;

**FTD** (*Flight Training Device*): Dispositivo de Treino de Voo;

**ft/min** (*foot per minute*): Pé por Minuto;

**FUA** (*Flexible Use of Airspace*): Uso Flexível de Espaço Aéreo.

A B C D E F **G** H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

## **G)**

**G**: *Golf*;

**g**: Aceleração da Gravidade;

**GA** (*General Aviation*): Aviação Geral;

**GM** (*Guidance Material*): Material de Orientação;

**GMC** (*Ground Movement Control*): Controlo de Movimentos no Solo;

**GMP** (*General Medical Practitioner*): Clínico Geral;

**GMS** (*Ground Movement Surveillance*): Vigilância de Movimentos no Solo;

**GNR**: Guarda Nacional Republicana;

**GNSS** (*Global Navigation Satellite System*): Sistema Global de Navegação por Satélite;

**GP** (*Glide Path*): Ladeira;

**GPIAA**: Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;

**GPS** (*Global Positioning System*): Sistema de Posicionamento Global;

**GSA**: Gabinete de Segurança Aeroportuária.





A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**H)**

**H:** *Hotel*;

**HEL** (*Helicopter*): Helicóptero;

**HEMS** (*Helicopter Emergency Medical Service*): Operações de Emergência Médica com Helicópteros;

**HHO** (*Helicopter Hoist Operations*): Operações de Helicóptero com Guincho;

**HIV** (*Human Immunodeficiency Virus*): Vírus Imunodeficiência Humana (**VIH**);

**HRCM** (*Higt Risc Cago and Mail*): Carga e Correio de Alto Risco;

**HUD** (*Head-Up Display*): Colimador de Pilotagem Frontal;

**HUDLS**: Sistema de Aterragem por Guiamento Frontal;

**hPa**: Hectopascal;

**Hz** (*Hertz*): Ciclo por Segundo;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**I)**

**I:** *India*;

**IAF** (*Initial Approach Fix*): Fixo de Aproximação Inicial;

**IALS** (*Intermediate Approach Lighting System*): Sistema de Luzes Intermédias de Aproximação;

**IAP** (*Instrument Approach Procedure*): Procedimento de Aproximação por Instrumentos;

**IATA** (*International Air Transport Association*): Associação de Transporte Aéreo Internacional;



**ICAA** (*International Civil Airports Association*): Associação Internacional de Aeroportos Civis;

**ICAO** (*International Civil Aviation Organization*): Organização da Aviação Civil Internacional (**OACI**);

**IFALPA** (*International Federation of Airline Pilots Associations*): Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea;

**IFATCA** (*International Federation of Air Traffic Controllers Associations*): Federação Internacional das Associações de Controladores do Tráfego Aéreo;

**IFATSEA** (*International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations*): Federação Internacional das Associações dos Técnicos de Telecomunicações Aeronáuticas;

**IFPS** (*Integrated Flight Plan Processing System (Eurocontrol)*): Sistema Integrado de Processamento de Planos de Voo;

**IFR** (*Instrument Flight Rules*): Regras de Voo por Instrumentos;

**IFSD** (*In-flight Shut Down*): Paragem de Motor em Voo;

**ILS** (*Instrument Landing System*): Sistema de Aterragem por Instrumentos;

**IMC** (*Instrument Meteorological Conditions*): Condições meteorológicas de voo por instrumentos;

**INAC, I.P.:** Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.;

**INFANAV** (*ANAC, FAP, NAV – Portugal, E.P.E.*): Comissão permanente de Navegação Aérea;

**In Hg** (*inche of mercury*): Polegada de Mercúrio;

**INOP** (*Inoperative*): Inoperativo;

**INR** (*International Normalised Ratio*): Rácio Internacional Normalizado;

**INS** (*Inertial Navigation System*): Sistema de Navegação por Inércia;

**IP** (*Intermediate Point*): Ponto Intermédio;

**IPMA:** Instituto Português do Mar e da Atmosfera;

**IR** (*Implementing Rule*): Regulamento de Execução;

**IR** (*Instrument Rating*): Qualificação de Instrumentos;

**IRS** (*Inertial Reference System*): Sistema de Referência Inercial;

**ISA** (*International Standard Atmosphere*): Atmosfera Padrão Internacional;



**ISO** (*International Standardization Organization*): Organização Internacional de Normalização;

**ITU** (*International Telecommunications Union*): União Internacional de Telecomunicações;

**IUI** (*International Union of Aviation Insurers*): União Internacional das Seguradoras Aeroespaciais.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

## J)

**J**: *Juliet*;

**JAA** (*Joint Aviation Authorities*): Associação de Autoridades Comuns da Aviação;

**JAR** (*Joint Aviation Requirements*): Normas Técnicas da JAA;

**JM**: Junta Médica;

**JTSO** (*Joint Technical Standard Order*): Especificações técnicas normalizadas emitidas pela JAA;

**JTST** (*Jet Stream*): Turbulência de Jato.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

## K)

**K**: *Kilo*;

**KC** (*Known Consignor*): Expedidor Conhecido;

**KC3** (*Known Consignor*): Expedidor Conhecido de país terceiro;

**km/h** (*kilometre per hour*): Quilómetro por Hora;

**kt** (*Knot*): Nó<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Milha náutica por hora.



**kW:** *kilowatt*. Quilowatt;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

L)

**L:** *Lima*;

**LAG:** Líquidos, Aerossóis e Géis;

**LAPL** (*Light Aircraft Pilot Licence*): Licença de Piloto de Aeronave Ultraligeira;

**LAT** (*Latitude*): Latitude;

**Ld:** Indicador de Ruído Diurno;

**LDA** (*Landing Distance Available*): Distância Disponível para Aterragem;

**LDAH** (*Landing Distance Available, Helicopter*): Distância Disponível para Aterragem de Helicópteros;

**Lden:** Indicador de Ruído Diurno-Entardecer-Noturno;

**LDP** (*Landing Decision Point*): Ponto de Decisão para Aterragem;

**LDRH** (*Landing Distance Required, Helicopter*): Distância Necessária para Aterragem para Helicópteros;

**Le:** Indicador de Ruído do Entardecer;

**LIFUS** (*Line Flying Under Supervision*): Voo de Linha sob Supervisão;

**Ln:** Indicador de Ruído Noturno;

**LNAV** (*Lateral Navigation*): Navegação Lateral;

**LoA** (*Letter of Acceptance*): Carta de Aceitação;

**LOC** (*Localizer*): Localizador (Componente do ILS);

**LOFT** (*line-oriented flight training*): Voo de Treino em Linha sob Supervisão;

**LONG** (*Longitude*): Longitude;

**LPV** (*localizer performance with vertical guidance*): Desempenho de Localizador com Guiamento Vertical;

**LPV:** Licença Provisória de Voo;



**LRNS** (*Long Range Navigation System*): Sistema de Navegação de Longa Distância;

**LVL** (*Level*): Nível;

**LVO** (*Low Visibility Operation*): Operações com Baixa Visibilidade;

**LVP** (*Low Visibility Procedures*): Procedimentos com Baixa Visibilidade;

**LVTO** (*Low Visibility Take-off*): Descolagem com Baixa Visibilidade.

A B C D E F G H I J K L **M** N O P Q R S T U V W X Y Z

## **M)**

**M**: *Mike*;

**M** (*Mach number*): Número de Mach;

**MA** (*Medical Assessor*): Médico Avaliador;

**MAG** (*Maintenance Annex Guidance*): Anexo de Orientação da Manutenção;

**MAINT** (*Maintenance*): Manutenção;

**MALS** (*Medium Intensity Approach Lighting System*): Luzes de Aproximação de Intensidade Média;

**MALSF** (*Medium Intensity Approach Lighting System with Sequenced Flashing Lights*): Luzes de Aproximação Sequenciais de Intensidade Média;

**MAPt** (*Missed Approach Point*): Ponto de Aproximação Falhada;

**MAX** (*Maximum*): Máximo;

**MCC** (*Multi Crew Cooperation*): Cooperação em Equipa;

**MCTA** (*Military Control Area*): Área de Controlo Militar;

**MCTOM** (*Maximum Certified Take-off Mass*): Massa Máxima Certificada à Descolagem;

**MCTR** (*Military Control Zone*): Zona de Controlo Militar;

**MDA/H** (*Minimum Descent Altitude/Height*): Altitude/Altura Mínima de Descida;

**MEA** (*Minimum Enroute Altitude*): Altitude de Segurança Mínima em Rota;

**MED** (*Medical*): Médico;



**MEL** (*Minimum Equipment List*): Lista de Equipamento Mínimo;

**MET** (*Meteorological Services*): Serviços Meteorológicos;

**METAR** (*Meteorological Aerodrome Report*): Reporte Meteorológico do Aeródromo;

**MGCA**: Manual de Gestão da Continuidade de Aeronavegabilidade;

**MHA** (*Minimum Holding Altitude*): Altitude Mínima em Espera;

**MLS** (*Microwave Landing System*): Sistema de Aterragem por Micro-ondas;

**Mmd**: Massa Máxima à Descolagem;

**MMEL** (*Master Minimum Equipment List*): Lista de Equipamento Mínimo de Referência;

**MNM** (*Minimum*): Mínimo;

**MNPS** (*Minimum Navigation Performance Specifications*): Especificações da Performance Mínima de Navegação;

**MOCA** (*Minimum Obstacle Clearance Altitude*): Altitude Mínima para Livrar o Obstáculo;

**MOE** (*Maintenance Organisation Exposition*): Manual da Organização de Manutenção (**MOM**);

**MOM**: Manual de Organização de Manutenção;

**MOP**: Manual da Organização de Produção;

**MOPSC** (*Maximum Operational Passenger Seating Configuration*): Configuração Operacional Máxima de Lugares de Passageiros;

**MOV**: Manual de Operações de Voo;

**MP**: (*Medical Practitioner*): Médico;

**MPD** (*Maintenance Planning Document*): Documento de Planeamento da Manutenção;

**MPL** (*Multi-Crew Pilot License*): Licença de Piloto de Tripulação Múltipla;

**MRI** (*Magnetic Resonance Imaging*): Imagem por Ressonância Magnética;

**MS** (*Member State*): Estado-Membro;

**MSL** (*Mean Sea Level*): Nível Médio do Mar;

**MSSR** (*Monopulse Secondary Surveillance RADAR*): RADAR Secundário de Vigilância Monopulso;



**MTOM** (*Maximum Take-Off Mass*): Massa Máxima à Decolagem.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**N)**

**N:** *November*;

**N1:** Velocidade de Rotação da Turbina de Alta Pressão;

**NADP** (*Noise Abatement Departure Procedure*): Procedimento de Decolagem para Atenuação de Ruído;

**NASA** (*National Aeronautics and Space Administration*): Agência Espacial Norte Americana;

**NAT** (*North Atlantic Region - ICAO*): Região do Atlântico Norte - OACI;

**NAT SPG** (*North Atlantic Systems Planning Group - ICAO*): Grupo de Planeamento de Sistemas do Atlântico Norte – OACI);

**NAV:** Navegação Aérea;

**NAV, E.P.E.:** NAV – Portugal, E.P.E.;

**NC:** Não Conformidade;

**NDT** (*Non-Destructive Testing*): Ensaio Não Destrutivo;

**NF:** Norma Funcional;

**Nm** (*Nautical mile*): Milha Náutica;

**NOTAM** (*Notice to Air Men*): Aviso à Navegação;

**NOTOC** (*Notification to Captain*): Notificação ao Comandante;

**NP:** Norma Portuguesa;

**NPA** (*Non Precision Approach*): Aproximação de Não-Precisão;

**NPA** (*Notice of Proposed Amendment*): Proposta de Alteração;

**NVG** (*Night Vision Goggles*): Óculos de Visão Noturna;

**NVIS** (*Night Vision Imaging System*): Sistema de Visão Noturna.





A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

O)

**O:** *Oscar*;

**OACI:** Organização da Aviação Civil Internacional;

**OAT** (*Operational Air Traffic*): Tráfego Aéreo Operacional;

**OCA** (*OceAnic Control Area*): Altitude Requerida para Ultrapassagem de um Obstáculo;

**OCEA:** Órgão para a Coordenação da Gestão e Uso do Espaço Aéreo;

**OCN** (*Oceanic Control*): Controlo oceânico;

**OHMP** (*Occupational Health Medical Practitioner*): Médicos Especialistas em Medicina do Trabalho;

**OM** (*Operations Manual*): Manual de Operações;

**OM** (*Outer Marker*): Baliza Exterior;

**OML** (*Operational Multi-pilot Limitation*): Limitação Operacional Multipiloto;

**OOV:** Oficial de Operações de Voo;

**OPL** (*Operational Passenger Limitation*): Limitação Operacional de Passageiros;

**OPS 1** (*Operations*): Transporte aéreo comercial (Aviões);

**ORA** (*Organisation Requirements Aircrew*): Requisitos Organizacionais Relativos à Tripulação;

**ORL** (*Otorhinolaryngology*): Médico Especialista em Otorrinolaringologia;

**ORO** (*Organization Requirements for Air Operations*): Requisitos Operacionais para Operações;

**OSL** (*Operational Safety Pilot Limitation*): Limitação Operacional de Segurança para Pilotos;

**OTD** (*Other Training Devices*): Outros Dispositivos de Treino;

**OTS** (*Organized Track System*): Sistema de Organização de Rotas.





A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**P)**

**P:** *Papa*;

**PAC:** Plano de Ação Corretiva;

**PANS** (*Procedures for Air Navigation Services*): Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea;

**PAPI** (*Precision Approach Path Indicator*): Indicador de Ladeira de Aproximação de Precisão;

**PAR** (*Precision Approach RADAR*): RADAR de Aproximação de Precisão;

**Pax:** Passageiro;

**PBN** (*Performance-based Navigation*): Navegação Baseada no Desempenho;

**PCN** (*Pavement Classification Number*): Número de Classificação do Pavimento (pavimentos da área de movimento);

**PDM:** Pórtico Detetor de Metais;

**PDP** (*Predetermined point*): Ponto Pré-Determinado;

**PENS** (*Pan-European Network Service*): Rede de Serviço Fixo Pan-Europeia;

**PFRPB:** Programa de Fornecedor Reconhecido de Provisões de Bordo;

**PI:** Procedimento Interno;

**PIA:** Projeção de Imagens de Ameaça;

**PIB** (*Pre-Flight Information Bulletin*): Boletim de Informação Antes de Voo;

**PIC** (*Pilot-in-command*): Piloto Comandante;

**PICAO** (*Provisional International Civil Aviation Organisation*): Organização Provisória da Aviação Civil Internacional;

**PICUS** (*Pilot-In-Command Under Supervision*): Piloto Comandante sob Supervisão;



**PIRG** (*Planning and Implementation of Regional Group - ICAO*): Grupo Regional de Planeamento e Implementação - OACI);

**PIS** (*Public Interest Site*): Local de Interesse Público;

**PMA**: Programa de Manutenção de Aeronave;

**PNC**: Pessoal Navegante de Cabine;

**PNCQSAC**: Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;

**PNCQSCCA**: Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Carga e Correio Aéreos;

**PNFSAC**: Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil;

**PNSAC**: Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

**PNSO**: Programa Nacional de Segurança Operacional;

**PNT**: Pessoal Navegante Técnico;

**POA** (*Production Organisation Approval*): Organização de Produção aprovada;

**POACCS** (*Portuguese Air Command and Control System*): Sistema Português de Comando e Controlo Aéreo;

**POB** (*Persons On Board*): Pessoas a bordo;

**POE** (*Production Organisation Exposition*): Manual da Organização de Produção (**MOP**);

**PPL** (*Private Pilot Licence*): Licença de Piloto Privado;

**PR** (*Primary RADAR*): RADAR Primário;

**PRNAV** (*Precision RNAV*): Navegação Regional - Precisão;

**PSA**: Programa de Segurança do Aeroporto;

**PSAR**: Programa de Segurança de Agente Reconhecido;

**PSNAI**: Prestação de Serviços Meteorológicos à Navegação Aérea Internacional;

**PSO**: Programa de Segurança do Operador;

**PSP**: Polícia de Segurança Pública;

**PSR** (*Primary Surveillance RADAR*): RADAR de vigilância primário.



A B C D E F G H I J K L M N O P **Q** R S T U V W X Y Z

**Q)**

**Q:** *Quebec*;

**QAR** (*Quick Access Recorder*): Registador de Acesso Rápido;

**QTG** (*Qualification Test Guide*): Guia de Testes de Qualificação.

A B C D E F G H I J K L M N O P **Q** R S T U V W X Y Z

**R)**

**R:** *Romeo*;

**RA** (*Regulated Agent*): Agente Reconhecido;

**RA** (*Resolution Advisory*): Alerta de Proximidade;

**RA3** (*Regulated Agent in the Third Country*): Agente Reconhecido de País Terceiro;

**RAD** (*RADAR Control*): Controlo RADAR;

**RADAR** (*Radio Detection and Ranging*): Deteção e Telemetria via Rádio;

**RADNET** (*RADAR Data Network*): Rede de Dados de RADAR;

**RAN:** Registo Aeronáutico Nacional;

**RCC** (*Rescue Coordination Centre*): Centro Coordenador de Busca e Salvamento;

**RCLL** (*Runway Centre Line Lights*): Luzes da Linha Central da Pista;

**REGTA:** Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo;

**RESA** (*Runway End Safety Area*): Área de Segurança no Fim da Pista;

**RF** (*Fixed radius*): Volta de Raio Fixo;

**RF** (*Radio Frequency*): Radiofrequência;

**RI** (*Ramp Inspection*): Inspeção de Rampa;

**RI** (*Rectification Interval*): Intervalo de Retificação;

**RIA** (*Regulatory Impact Assessment*): Análise de Impacto Regulatório;



**RNAV** (*Area Navigation*): Área de Navegação de Precisão;

**RNP** (*Required Navigation Performance*): Requisitos de Navegação por Desempenho;

**ROD** (*Rate of descent*): Razão de Descida;

**RTODAH** (*Rejected Take-off Distance Available, Helicopter*): Distância Disponível para Descolagem Interrompida de Helicópteros;

**RTODR** (*Rejected Take-off Distance Required*): Distância Necessária para a Interrupção da Manobra de Descolagem;

**RTZL** (*Runway Touchdown Zone Lights*): Luzes de Zona de Toque na Pista;

**RVR** (*Runway Visual Range*): Alcance Visual de Pista;

**RVSM** (*Reduced Vertical Separation Minimum*): Separação Vertical Mínima Reduzida;

**RWY** (*Runway*): Pista;

**RX**: Equipamento de Raios-X.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R **S** T U V W X Y Z

**S)**

**S**: *Sierra*;

**SACA** (*Safety Assessment of Community Aircraft*): Inspeção de Segurança a Aeronaves de Países Comunitários;

**SAFA** (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*): Inspeção de Segurança a Aeronaves de Países Terceiros;

**S<sub>Ap</sub>** (*Stabilized Approach*): Aproximação Estabilizada;

**SAR** (*Search and Rescue*): Busca e Salvamento;

**SARPs** (*Standards and Recommended Practices – ICAO*): Normas e Práticas Recomendadas – OACI);

**SATCOM** (*Satellite Communication*): Comunicação via Satélite;

**SAVCA**: Sistema de Alarme e Vigilância de Controlo de Acessos;



**SBAS** (*Satellite-based augmentation system*): Sistema de Aumento de Precisão de Sinal GNSS Baseado em Satélite;

**SDE**: Sistema de Detecção de Explosivos;

**SDEE**: Sistema de Detecção de Engenhos Explosivos;

**SDEP**: Sistema de Detecção de Explosivos Primários;

**SELCAL** (*Selective Calling System*): Sistema de Chamada Seletivo;

**SES** (*Single European Sky*): Céu Único Europeu;

**SESAR** (*Single European Sky ATM Research*): Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu;

**SFE** (*Synthetic Flight Examiner*): Examinador de Voo em Simulador;

**SFI** (*Synthetic Flight Instructor*): Instrutor de Voo em Simulador;

**SGHA** (*Standard Ground Handling Agreement*): Acordo de Assistência em Escala Padrão;

**SIB** (*Safety Information Bulletins*): Boletins de Informação de Segurança Operacional;

**SID** (*Standard Instrument Departure*): Saída Padrão por Instrumentos;

**SIGMET** (*Significant Meteorological Information*): Informação Meteorológica Significativa;

**SITA** (*Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*): Sociedade Internacional de Telecomunicações Aeronáuticas;

**SMGC** (*Surface Movement Guidance Control*): Controlo e Guiamento de Movimento de Superfície;

**SMM** (*Safety Management Manual*): Manual de Gestão de Segurança Operacional;

**SMS** (*Safety Management System*): Sistema de Gestão de Segurança Operacional;

**SNAS** (*Satellite Navigation Augmentation System*): Sistema de Melhoramento de Sinal para Navegação por Satélite;

**SOA**: Serviço de Operações Aeroportuárias;

**SOP** (*Standard Operating Procedure*): Procedimentos Operacionais Normalizados;



**SPECI** (*Aviation Selected Special Weather Report*): Reporte Meteorológico Especial para a Aviação;

**SPIC** (*Student Pilot-In-Command*): Aluno Piloto Comandante;

**SPL** (*Sailplane Pilot Licence*): Licença de Piloto de Planador;

**SPO** (*Specialized Operations*): Operações Especializadas;

**SRA** (*Surveillance RADAR Approach*): Aproximação por RADAR de Vigilância;

**SSP** (*State Safety Programme*): Programa de Segurança Operacional do Estado;

**SSR** (*Secondary Surveillance RADAR*): RADAR de Vigilância Secundário;

**SST** (*Supersonic Transport*): Transporte Supersónico;

**STAR** (*Standard Instrument Arrival*): Rotas Padronizadas de Chegada por Instrumentos;

**STC** (*Supplementary Type Certificate*): Certificado de Tipo Suplementar;

**STD** (*Scheduled Time of Departure*): Hora de Partida Programada;

**STEB** (*Security Tamper-Evident Bags*): Saco inviolável;

**STOL** (*Short Take-Off and Landing*): Descolagem e Aterragem Curtas;

**SUPPS** (*Regional Supplementary Procedures*): Procedimentos Regionais Suplementares;

**SWY** (*Stopway*): Área de Paragem.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

T)

T: *Tango*;

**TA** (*Traffic Advisory*): Alerta de Tráfego;

**TACAN** (*UHF Tactical Air Navigation Aid*): Ajuda de Navegação Aérea Tática de UHF);

**TAS** (*True Air Speed*): Velocidade de Ar Verdadeira;



**TAWS** (*Terrain Awareness Warning System*): Sistema Avisador de Proximidade de Terreno;

**TBD** (*To Be Decided*): A Decidir;

**TBP**: Terminal de Bagagem de Porão;

**TC** (*Type Certificate*): Certificado de Tipo;

**TCAS** (*Traffic Collision Avoidance System*): Sistema Aviso de Anti Colisão;

**TCCA** (*Transport Canada Civil Aviation*): Autoridade de Aviação Civil Canadiana;

**TCL** (*Terminal Control*): Controlo Terminal;

**TDP** (*Take-off Decision Point*): Ponto de Decisão de Descolagem;

**TDZ** (*Touchdown zone*): Zona de Tocar na Pista;

**TFIL** (*Flight plan filed by telephone*): Plano de Voo Transmitido pelo Telefone;

**THR** (*Threshold*): Soleira da Pista;

**TI** (*Technical Instructions*): Instruções Técnicas;

**TIP** (*Technical Implementation Procedures*): Procedimentos de Implementação Técnica;

**TLOF** (*Touchdown and Lift-Off Area*): Área de Toque e de Descolagem;

**TMG** (*Touring Motor Glider*): Motoplanador;

**TODA** (*Take-Off Distance Available*): Distância Disponível Para Descolagem;

**TODAH** (*Take-Off Distance Available, Helicopter*): Distância de Descolagem Disponível para Helicópteros;

**TORA** (*Take-Off Run Available*): Distância Disponível para a Corrida de Descolagem;

**ToRs** (*Terms of Reference*): Termos de Referência;

**TRE** (*Type Rating Examiner*): Examinador de Aeronave Tipo;

**TRI** (*Type Rating Instructor*): Instrutor de Aeronave Tipo;

**TWR** (*Tower control*): Controlo de Torre.





A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

U)

**U:** *Uniforme;*

**UE:** União Europeia;

**UFN** (*Until Further Notice*): Até Futuro Aviso;

**UIT:** União Internacional das Telecomunicações;

**USAP** (*Universal Security Audit Programme*): Programa Universal de Auditorias de Segurança;

**USOAP** (*Universal Safety Oversight Audit Programme*): Programa Universal de Auditorias de Supervisão de Segurança Operacional;

**UTC** (*Universal Time Coordinated*): Tempo Universal Coordenado.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

V)

**V:** *Victor;*

**VAACS** (*Volcanic Ash Advisory Centres*): Centros de Aviso de Cinzas Vulcânicas;

**VAC:** Velocidade Ar Calibrada;

**VAI:** Velocidade Ar Indicada;

**VAV:** Velocidade Ar Verdadeira;

**Vd:** Velocidade Certificada para Voo Picado;

**VEF** (*Velocity Engine Failure*): Velocidade de Falha de Motor;

**VFR** (*Visual Flight Rules*): Voo Operado Segundo as Regras de Voo Visual;

**VFR especial:** Voo VFR Autorizado pelo Controlo de Tráfego Aéreo numa Zona de Controlo em Condições Meteorológicas Inferiores às VMC;

**VIS** (*Visibility*): Visibilidade Horizontal;





- V<sub>mc</sub>**: Velocidade Mínima de Controlo com o Motor Crítico Inoperativo;
- VMC** (*Visual Meteorological Conditions*): Condições Meteorológicas de Voo Visual;
- V<sub>MO</sub>** (*Maximum Operating Speed*): Velocidade Máxima de Operação;
- VNAV** (*Vertical navigation*): Navegação Vertical;
- VOLMET** (*Vol Meteo*): Informação Meteorológica para Aeronaves em Voo;
- VOR** (*VHF Omnidirectional Radio range*): Radio Ajuda VHF Omnidireccional;
- VORTAC** (*VOR and TACAN combination*): Combinação das Ajudas-rádio VOR e TACAN;
- vrs** (*version*): Edição;
- V<sub>SO</sub>** (*Stalling Speed*): Velocidade de Perda;
- V<sub>S1</sub>** (*Minimum Speed*): Velocidade Mínima;
- VTOL** (*Vertical Take-Off and Landing*): Descolagem e Aterragem Vertical.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V **W** X Y Z

**W)**

- W**: *Whiskey*;
- WAAS** (*Wide Area Augmentation System*): Sistema SBAS Americano;
- WAM** (*Wide Area Multilateration*): Sistema de Vigilância Aeronáutica através de Multilateração;
- WGS-84** (*World Geodetic System – 1984*): Sistema Geodésico Mundial 1984;
- WXR** (*Weather RADAR*): RADAR Meteorológico.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W **X** Y Z

**X)**

- X**: *X-Ray*.



A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Y)

Y: *Yankee*.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Z)

Z: *Zulu*;

**ZFTT** (*Zero Flight Time Training*): Treino de Voo Base em Simulador;

**ZRS**: Zona Restrita de Segurança.

## GLOSSÁRIO DA AVIAÇÃO CIVIL

### DEFINIÇÕES

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

A)

**Abordagem equilibrada:** a abordagem segundo a qual são avaliadas as medidas aplicáveis para resolver o problema do ruído num determinado aeroporto, designadamente o efeito previsível de uma redução do ruído das aeronaves na fonte, de medidas de ordenamento e de gestão do território, de processos de exploração que permitam reduzir o ruído e de restrições de exploração;



**Ação corretiva:** uma ação para eliminar a causa de uma não conformidade detetada;

**Ação preventiva:** uma ação para eliminar a causa de uma potencial não conformidade

**Acidente com mercadoria perigosa:** uma ocorrência associada e relacionada com o transporte aéreo de mercadorias perigosas, que venha a causar danos pessoais graves ou mortais, ou danos materiais graves;

**Acompanhamento (*Follow-up*):** a fase final de uma atividade de controlo da conformidade, cujo objetivo incide na verificação das eventuais ações corretivas adotadas pela entidade ou organização auditada;

**Acordo ADS-C:** contrato de comunicação que estabelece em que condições se efetua a comunicação dos dados ADS-C (ou seja, os dados requeridos pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo e a frequência dos reportes ADS-C, que devem ser acordados antes da utilização da ADS-C na prestação de serviços de tráfego aéreo);

**Acordo de locação com tripulação:** um acordo entre transportadoras aéreas, nos termos do qual uma aeronave é operada ao abrigo do COA do locador;

**Acordo de locação sem tripulação:** um acordo entre transportadoras aéreas, nos termos do qual uma aeronave é operada ao abrigo do COA do locatário;

**Acordo de nível de serviço:** parte de um contrato de prestação de serviços entre organizações, no qual são acordados os níveis a respeitar dos



indicadores associados ao desempenho e qualidade dos componentes que os suportam;

**Acordo *blocked-space*:** acordo comercial entre transportadoras aéreas, cujo objeto é o número de lugares de passageiros e/ou espaço de carga específico, adquirido por uma transportadora aérea para o transporte do seu tráfego, em aeronaves de uma segunda transportadora aérea;

**Acordo de agrupamento (*pooling arrangement*):** acordo comercial entre transportadoras aéreas, no âmbito do qual há uma partilha de, controlo das capacidades e ou rotas operadas, condições de funcionamento, de tráfego, frequências, equipamentos, receitas e despesas, entre outros;

**Administrador responsável:** pessoa nomeada pela organização, com poderes necessários para assegurar que todos os requisitos da organização de projeto, produção, gestão de aeronavegabilidade, formação e manutenção, bem como do operador, são financiados e executados segundo as normas definidas pela legislação e pela autoridade reguladora nacional da aviação civil;

**ADS-B:** a vigilância automática dependente de difusão, através da qual as aeronaves fornecem automaticamente, via ligação de dados, os dados provenientes dos sistemas de navegação e de determinação da posição instalados a bordo;

**ADS-B Out:** a transmissão de dados de vigilância ADS-B a partir de uma aeronave;

**AeMC:** Centros de Medicina Aeronáutica, que são centros médicos especializados em medicina clínica aeronáutica e atividades afins, dotados de instalações médico-técnicas adequadas à elaboração dos múltiplos



exames de Medicina Aeronáutica e compostos por uma equipa de médicos com formação avançada e experiência em medicina aeronáutica e desde que certificados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil<sup>2</sup>;

**Aeródromo:** uma área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, destinada no todo ou em parte à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves;

**Aeródromo adequado:** um aeródromo com as condições adequadas à realização de operações de aeronaves, tendo em conta os requisitos de desempenho aplicáveis e as características da pista;

**Aeródromo alternante:** qualquer aeródromo previamente definido e inscrito no plano de voo, para o qual a aeronave se pode dirigir quando se tornar impossível ou desaconselhável aterrar no aeródromo de destino;

**Aeródromo alternante ao de descolagem:** o aeródromo no qual uma aeronave possa aterrar, caso isso se torne necessário imediatamente após a descolagem, sendo impossível ou desaconselhável utilizar o aeródromo de partida;

**Aeródromo alternante:** o aeródromo no qual uma aeronave possa aterrar, caso não seja possível a aterragem no aeródromo de destino;

---

<sup>2</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014.

A sigla AeMC - **Aero-Medical Centre** – corresponde a uma sigla inglesa, adotada em Portugal. O AeMC – FAP (Centro de Medicina Aeronáutica civil da Força Aérea Portuguesa) encontra-se integrado numa estrutura militar designada Centro de Medicina Aeronáutica (CMA). Apenas o AeMC, enquanto componente civil do CMA, é certificado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.



**Aeródromo alternante em rota (ERA):** um aeródromo adequado ao longo da rota, que, em caso de necessidade, tem condições para ser utilizado entre o aeródromo de descolagem e o de destino;

**Aeródromo controlado:** aeródromo no qual são prestados serviços de controlo de tráfego aéreo, independentemente de existir uma zona de controlo ou não;

**Aeródromo de uso privado:** o aeródromo não aberto tráfego aéreo em geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar;

**Aeródromo de uso público:** o aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;

**Aeródromo ERA de combustível:** um aeródromo ERA selecionado para reduzir o combustível de contingência;

**Aeronave:** uma máquina que é capaz de se sustentar na atmosfera devido às reações do ar, excluindo as reações do ar contra a superfície terrestre;

**Aeronave a motor complexa:**

- 1) Um avião:
  - a) Com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg, ou
  - b) Certificado para uma configuração máxima superior a dezanove lugares, ou
  - c) Certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou equipado com (um) motor(es) turbo-jato(s) ou mais do que um motor turbohélice; ou
- 2) Um helicóptero certificado:
  - a) Para uma massa máxima à descolagem superior a 3175 kg, ou
  - b) Para uma configuração máxima superior a nove lugares, ou
  - c) Para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos; ou



3) Uma aeronave de rotor orientável;

**Aeronave crítica:** o avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para a utilização de uma determinada infraestrutura aeroportuária

**Aeronave de construção amadora:** aeronave cujo fabrico seja feito em mais de 50% por pessoas ou organizações não profissionais, sem fins lucrativos para fins próprios e, portanto, sem qualquer objetivo comercial;

**Aeronave de descolagem vertical:** qualquer aeronave que obtenha uma elevação vertical e uma propulsão/elevação em voo a partir de rotores geometricamente variáveis ou dispositivos motores/propulsores acoplados à fuselagem ou às asas ou que delas façam parte;

**Aeronave de Estado:** aeronave usada nos serviços militares, aduaneiros e policiais;

**Aeronave de grandes dimensões:** aeronave classificada como avião com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg, ou um helicóptero multimotor;

**Aeronave de país terceiro:** aeronave que não é utilizada ou explorada sob o controlo e supervisão da autoridade competente de um Estado Membro da UE;

**Aeronave de voo livre:** aeronave que seja transportável pelo próprio piloto e cujas descolagem e aterragem sejam efetuadas recorrendo a energia potencial e à ação motora dos membros inferiores daquele, sem prejuízo da possibilidade de se poder recorrer ao auxílio de uma força externa, tratora, como o guincho ou reboque;



**Aeronave ELA1:** qualquer das seguintes aeronaves ligeiras europeias tripuladas:

- 1) Um avião com uma MTOM de 1200 kg, ou inferior, não classificado como aeronave a motor complexa;
- 2) Um planador ou planador motorizado com uma MTOM de 1200 kg, ou inferior;
- 3) Um balão com um volume máximo de referência de gás de elevação ou ar quente não superior a 3400 m<sup>3</sup> para balões de ar quente, a 1050 m<sup>3</sup> para balões a gás ou a 300 m<sup>3</sup> para balões a gás cativos;
- 4) Um dirigível concebido para uma ocupação máxima de quatro pessoas e com um volume máximo de referência de gás de elevação ou ar quente não superior a 3400 m<sup>3</sup> para dirigíveis de ar quente ou a 1000 m<sup>3</sup> para dirigíveis a gás;

**Aeronave ELA2:** qualquer das seguintes aeronaves ligeiras europeias tripuladas:

- 1) Um avião com uma MTOM de 2000 kg, ou inferior, não classificado como aeronave a motor complexa;
- 2) Um planador ou planador motorizado com uma MTOM de 2000 kg, ou inferior;
- 3) Um balão;
- 4) Um dirigível de ar quente;
- 5) Um dirigível a gás que satisfaça todas as seguintes características:
  - a) Peso estático máximo de 3%;
  - b) Impulso não orientável (exceto impulso invertido);
  - c) Conceção convencional e simples: estrutura, sistema de controlo e sistema de balão;
  - d) Comandos não assistidos;
- 6) Um autogiro ultraleve;





**Aeronave em voo:** qualquer aeronave desde que, terminado o embarque, tenham sido fechadas todas as portas exteriores até ao momento em que uma dessas portas seja aberta para desembarque<sup>3</sup>;

**Aeronave fora de serviço:** aeronave que se encontra estacionada por um período superior a doze horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detetar acessos não autorizados;

**Aeronavegabilidade permanente:** todos os processos que asseguram que, a qualquer momento, em termos operacionais, a aeronave cumpra os requisitos de aeronavegabilidade vigentes e se encontre em condições que permitam a segurança do seu funcionamento;

**Aeronave marginalmente conforme:** avião civil subsónico de propulsão por reação que respeite os valores limite de certificação, estabelecidos no anexo n.º 16, volume n.º 1, parte II, capítulo 3, da Convenção de Chicago, numa margem cumulativa não superior a 5 EPNdB, em que a margem cumulativa é o valor expresso em EPNdB obtido somando as diferentes margens (ou seja, a diferença entre o nível de ruído certificado e o nível de ruído máximo autorizado) em cada um dos três pontos de referência para a medição do ruído;

**Aeronave monopiloto:** a aeronave certificada para operar com um só piloto conforme respetivo certificado de tipo;

**Aeronave multipiloto:** a aeronave certificada para operar com uma tripulação mínima de dois pilotos (no caso de aviões), ou a aeronave que deve ser operada por um copiloto, tal como especificado no manual de voo

---

<sup>3</sup> Em caso de aterragem forçada, o voo é considerado como estando a decorrer até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo – cfr. Decreto-Lei n.º 254/2003, de 18 de outubro.



ou no COA ou documento equivalente (no caso de helicópteros, aeróstatos e aeronaves de descolagem vertical);

**Aeronave não identificada:** aeronave avistada ou que se tem conhecimento de que opera numa determinada área, mas cuja identificação não foi estabelecida;

**Aeronave perdida:** aeronave que se desviou, significativamente, da rota prevista ou que comunica que está perdida;

**Aeroporto:** o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional;

**Aeroporto comunitário e/ou Schengen:** todo o aeroporto designado por um Estado, em cujo território está situado, onde se efetuam de forma regular, movimentos de entrada e saída de tráfego de e para território da Comunidade e/ou Espaço Schengen;

**Aeroporto comunitário internacional:** todo o aeroporto designado por um Estado, em cujo território está situado, reconhecido pela União Europeia como aeroporto de entrada e saída de tráfego aéreo de e para Países Terceiros, no qual se cumprem todas as formalidades de controlo aduaneiro, imigração, saúde pública, fitossanitário e outros procedimentos similares;

**Aeroporto coordenado:** um aeroporto para o qual tenha sido designado um coordenador para facilitar as operações das transportadoras aéreas que nele operem ou tencionem operar;

**Aeroporto inteiramente coordenado:** qualquer aeroporto coordenado em que, para poder aterrar ou descolar durante os períodos em que estiver



inteiramente coordenado, uma transportadora aérea deva dispor de uma faixa horária atribuída por um coordenador;

**Aeroporto urbano:** um aeroporto que não possua nenhuma pista com um comprimento máximo de descolagem utilizável (TORA) superior a 2000 m e que forneça exclusivamente serviços ponto-a-ponto entre Estados europeus ou no território de um Estado e localizado no centro de uma grande aglomeração em que, com base em critérios objetivos, um número significativo de pessoas seja afetado pelas emissões sonoras de aeronaves e em que qualquer aumento suplementar dos movimentos de aeronaves represente um incómodo particularmente importante dada a gravidade da poluição sonora;

**Aeróstato:** aeronave acionada por motor e menos pesada do que o ar, com a exceção dos aeróstatos de ar quente que estão incluídos na definição de balão;

**Agente de assistência em escala:** a entidade que efetua, em nome da transportadora aérea, todos os serviços prestados em terra para assistência às aeronaves, passageiros, carga e correio. As atividades de assistência em escala incluem, também, a assistência a operações na pista, limpeza da aeronave, abastecimento de combustível e óleo, assistência de manutenção em linha, assistência na preparação de operações aéreas e gestão das tripulações, o transporte em terra de passageiros, carga, correio, bagagem e tripulações e serviços de *catering*;

**Agente de segurança a bordo:** uma pessoa contratada por um Estado para viajar em aeronaves das transportadoras aéreas licenciadas por esse Estado, com o objetivo de proteger essas aeronaves e os seus ocupantes contra atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança dos voos;



**Agente reconhecido:** a transportadora aérea, o agente, o transitário ou qualquer outra entidade que assegure os controlos de segurança no que respeita à carga ou ao correio, aprovado pela ANSAC, e cujos dados constam da base de dados da União Europeia relativa à segurança da cadeia de abastecimento;

**AIRMET** (*Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of low-level aircraft operations*): a informação relativa a fenómenos meteorológicos em rota que possam afetar a segurança operacional das aeronaves em níveis baixos;

**Ajudas visuais:** indicadores, equipamento de sinalização, sinalizações, luzes, painéis e sinalizadores (balizas) ou combinações dos mesmos, que se destinam a auxiliar a condução das aeronaves nos aeródromos;

**Alcance visual da pista (RVR):** a distância ao longo da qual, no eixo de uma pista, o piloto de uma aeronave pode ver a sinalização de superfície da pista ou as luzes que a delimitam ou identificam o seu eixo;

**Alerta:** mensagem visualizada numa posição de trabalho, no caso de falha do processo de coordenação automatizado;

**Alerta de proximidade (RA):** indicação fornecida à tripulação de voo que recomenda uma manobra destinada a afastar a aeronave de outra aeronave ou que impõe uma manobra a fim de evitar a colisão;

**Alerta de tráfego (TA):** indicação fornecida à tripulação de voo de que a proximidade de outra aeronave constitui uma ameaça potencial;



**Altitude:** distância vertical entre um nível, um ponto ou um objeto equiparado a um ponto, medida a partir do nível médio do mar (MSL);

**Altitude de pressão:** pressão atmosférica expressa em termos da altitude correspondente a essa pressão na Atmosfera-Padrão;

**Altitude de transição:** a altitude a que, ou abaixo da qual, a posição vertical de uma aeronave é controlada por referência às altitudes;

**Altitude ou altura de decisão:** a altitude ou altura especificada numa aproximação de precisão, a partir da qual devem ser iniciados os procedimentos para uma manobra de uma aproximação interrompida, se a referência visual necessária para a continuação da aproximação em curso não for estabelecida;

**Altitude ou altura de ultrapassagem de obstáculo:** a altitude ou altura mais baixa, acima da elevação da soleira da pista ou acima da elevação do aeródromo, conforme aplicável, usada para estabelecer os critérios apropriados de ultrapassagem de obstáculos;

**Altitude ou altura mínima de descida:** a altitude ou altura especificada numa aproximação de não precisão ou numa aproximação seguida de volta da pista abaixo da qual a descida não deve ser efetuada sem a referência visual requerida;

**Altura:** distância vertical entre um nível, um ponto ou um objeto equiparado a um ponto, medida a partir de uma referência específica;

**Aluno piloto comandante (SPIC):** aluno piloto a desempenhar funções de piloto comandante num voo com um instrutor, que se limitará a observar o aluno piloto e não influenciará nem comandará o voo da aeronave;



**Ambiente hostil:** a área em que não se pode efetuar uma aterragem forçada em segurança porque o terreno é inadequado: porque os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos dos elementos da natureza; porque a capacidade de busca e salvamento não é fornecida de modo consistente com o tipo de exposição esperada; porque as partes das áreas congestionadas não possuem locais adequados para aterragens forçadas em segurança, ou ainda devido ao risco inaceitável de colocar em perigo pessoas ou bens à superfície; adicionalmente, para operações sobre a água, consideram-se hostis as áreas de alto mar a norte do paralelo 45N; ou a sul do paralelo 45S, e ainda:

- 1) Um ambiente em que:
  - a) Não é possível efetuar uma aterragem forçada em segurança, dado o terreno ser inadequado;
  - b) Os ocupantes do helicóptero não podem ser adequadamente protegidos dos elementos naturais;
  - c) A resposta/capacidade de busca e salvamento não é consistente com o tipo de exposição esperada; ou
  - d) Existe um risco inaceitável de colocar em perigo pessoas ou bens no solo;
- 2) E, em qualquer caso, as áreas seguintes:
  - a) Nas operações sobre a água, as áreas no alto mar a norte do paralelo 45N ou a sul do paralelo 45S designadas pela autoridade do Estado em causa;
  - b) As partes de uma área congestionada que não dispõem de zonas para efetuar aterragens forçadas em segurança;

**Ambiente não hostil:** uma área em que:

- 1) É possível efetuar uma aterragem forçada em segurança;
- 2) Os ocupantes do helicóptero podem ser protegidos dos elementos naturais; e



- 3) A resposta/capacidade dos meios de busca e salvamento é adequada ao grau de exposição previsto;

Em qualquer caso, as partes de uma área congestionada com zonas adequadas que permitem aterragens forçadas em segurança são consideradas não hostis;

**Ambulância aérea:** a aeronave que efetue o transporte de pacientes ambulatoriais ou outros pacientes que necessitem de cuidados especiais durante o voo, ou transporte de órgãos humanos, e que esteja munida de equipamento médico necessário, fixo ou portátil, que possa ser utilizado por pessoal médico com formação adequada;

**Ameaça:** situações ou erros que ocorrem sem influência da tripulação de voo, que aumentam a complexidade operacional e que devem ser geridos de modo a manter a margem de segurança;

**Ameaça de bomba:** informação anónima ou de outro tipo, onde se sugere ou de onde se infere a existência de um explosivo, dispositivo ou outro objeto de natureza desconhecida, a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou em instalações de navegação aérea;

**Amostra representativa:** seleção efetuada a partir dos elementos das medidas de segurança possíveis, cujo número e âmbito são suficientes para constituir uma base de conclusões gerais sobre a aplicação eficaz das mesmas;

**Anexos à Convenção de Chicago:** Documentos de natureza técnica que contêm as Normas e Práticas Recomendadas da OACI e que desenvolvem todas as matérias da aviação civil de interesse internacional, constituídos atualmente por 19 anexos, cuja aplicação uniforme por todos os Estados



contratantes é indispensável para uma operação segura, regular e eficaz das aeronaves civis no espaço aéreo internacional;

**Ano:** período de 52 semanas consecutivas;

**Anonimização:** a eliminação dos relatórios de ocorrências, de todos os dados pessoais relativos aos autores da comunicação e às pessoas mencionadas nos relatórios de ocorrências, bem como de todos os elementos, incluindo o nome da organização ou organizações envolvidas nessas ocorrências, suscetíveis de revelar a identidade dos autores da comunicação ou de terceiros, ou de conduzirem a essa informação por inferência a partir do relatório de ocorrência;

**Antigelo:** no âmbito dos procedimentos no solo, corresponde ao procedimento de proteção contra a formação de geada ou de gelo e a acumulação de neve nas superfícies tratadas de uma aeronave por um determinado período de tempo (período de proteção);

**Aplicação ar-solo:** um programa informático com interface ao utilizador de um sistema de serviços de tráfego aéreo, que requer para o seu funcionamento uma comunicação bidirecional de mensagens entre a aeronave e o recetor no solo;

**Aprovação Europeia de Peças (EPA):** artigo produzido de acordo com dados de projeto aprovados que não pertencem ao titular do certificado-tipo do respetivo produto, exceto no caso dos artigos ETSO;

**Aproximação em circuito (*circling*):** fase visual de uma aproximação por instrumentos destinada a conduzir uma aeronave à posição de aterragem numa pista/FATO situada num local não adequado para aproximação direta;





**Aproximação estabilizada (SAp):** uma aproximação efetuada de forma controlada e adequada em termos de configuração, energia e controlo da trajetória de voo desde um ponto ou altitude/altura pré-determinado até um ponto 50 pés acima da soleira da pista ou do ponto em que é iniciada a manobra de arredondamento, se este último for mais alto;

**Aproximação final em descida contínua (CDFA):** uma técnica, coerente com os procedimentos de aproximação estabilizada, que consiste em efetuar o segmento de aproximação final de um processo de aproximação de não precisão por instrumentos em descida contínua, sem estabilização, desde uma altitude/altura igual ou superior à altitude/altura do ponto de aproximação final até um ponto aproximadamente 15 m (50 pés) acima da soleira da pista de aterragem ou ao ponto em que se deve dar início à manobra de arredondamento para o tipo de aeronave utilizada;

**Aproximação visual:** a aproximação executada por meio de referências visuais ao terreno; uma aproximação em que o procedimento de aproximação por instrumentos não é total ou parcialmente concluído e em que a aproximação é executada por meio de referências visuais ao terreno;

**Área congestionada:** local sem áreas adequadas para aterragens forçadas seguras, como sejam; cidades, vilas ou aglomerados, qualquer área utilizada, em grande parte, para fins residenciais, comerciais ou de lazer e que seja densamente habitada;

**Área de aproximação final e descolagem (FATO):** uma área definida para operações de helicóptero, sobre a qual se completa a fase final da manobra de aproximação até ao voo estacionário ou à aterragem e a partir da qual se inicia a manobra de descolagem; no caso dos helicópteros que realizam operações da classe de desempenho 1, a área definida inclui a área disponível para a descolagem interrompida;



**Área de armazenagem de bagagem de porão:** a área onde a bagagem de porão é armazenada aguardando o transporte para a aeronave e a área onde a bagagem de porão perdida pode ser mantida até ser enviada, reclamada ou de outra forma entregue;

**Área de aterragem:** parte de uma área de movimento destinada à aterragem de aeronaves;

**Área de carga:** todo o espaço e instalações destinadas ao manuseamento da carga, incluindo plataformas, edifícios de carga e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e arruamentos anexos;

**Área de controlo:** espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente até um limite especificado, a partir do solo;

**Área de espera do lado ar:** espaço que integra as salas de espera das partidas até às portas de embarque;

**Área de manobra:** a parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento;

**Área de manutenção de aeronaves:** todo o espaço e instalações destinados à reparação e manutenção de aeronaves, incluindo hangares, edifícios e armazéns, parques de estacionamento de viaturas e seus arruamentos;

**Área de movimento:** a parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento;



**Área de paragem (Stopway):** uma área retangular definida no solo, no final da pista, disponível para a corrida de descolagem, preparada como uma área adequada na qual uma aeronave pode ser imobilizada em caso de falha na descolagem;

**Área de passageiros:** todo o espaço e instalações destinadas ao processamento de passageiros, incluindo os terminais de passageiros, parques de viaturas e respetivos arruamentos;

**Área de sinais:** área num aeródromo utilizada para a exibição de sinais no solo;

**Área de toque e de descolagem (TLOF):** a área com um piso suficientemente consistente sobre a qual um helicóptero pode aterrar ou descolar;

**Área de triagem de bagagem de porão:** espaço destinado à separação da bagagem de porão, por destino, voo e contentor, antes de ser enviada para carregamento nas aeronaves;

**Área esterilizada:** espaço entre a posição de verificação de segurança e a aeronave, em que o acesso é rigorosamente controlado de acordo com os procedimentos estabelecidos no PNSAC;

**Área livre de obstáculos (Clearway):** uma área retangular no solo ou em água, controlada pela autoridade competente, selecionada ou preparada para que um avião possa realizar uma parte da sua descolagem inicial até uma determinada altitude;

**Área operacional:** a parte do aeródromo utilizada para aterragem, estacionamento, rolagem e descolagem de aeronaves, incluindo as



respetivas zonas de proteção, em conformidade com o disposto no Anexo 14 da Convenção de Chicago;

**Área proibida:** espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou sobre as águas territoriais de um Estado, no qual o voo de aeronaves é proibido;

**Área pública:** área, de um aeródromo, à qual o público tem acesso sem restrições, destinada a movimentação e permanência de pessoas;

**Área reservada:** todas as áreas de um aeródromo ou infraestrutura de navegação aérea em que o acesso e permanência são condicionados;

**Área restrita:** espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, no qual o voo de aeronaves é sujeito a restrições de acordo com determinadas condições especificadas;

**Área restrita (de um aeródromo):** área de um aeródromo ou instalação de navegação aérea em que o acesso é restrito ou controlado por razões de segurança; o controlo de acessos é feito, através dos cartões de embarque para os passageiros, cartões de acesso para quem aí desenvolva de forma direta ou indireta a sua atividade profissional e ainda de dísticos no caso das viaturas<sup>4</sup>;

**Áreas críticas da zona restrita de segurança:** compreendem a aeronave, após a inspeção de segurança, e as áreas dos terminais entre as posições de rastreio de passageiros e bagagem de cabina e a aeronave;

---

<sup>4</sup> Definição "Security" constante do PNSAC.



**Áreas de tráfego:** as áreas de movimento onde se processam operações de assistência às aeronaves, como sejam o respetivo descarregamento e carregamento, embarque ou desembarque de passageiros e outras inerentes a estas;

**Arma de fogo:** qualquer arma suscetível de disparar projéteis sob o efeito de uma explosão ou sob a ação de ar comprimido, incluindo as pistolas de alarme e as pistolas de sinalização;

**Artigos proibidos:** objeto suscetível de servir para a prática de atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil ou segurança da aeronave em voo e que não tenha sido devidamente declarado e sujeito às disposições legislativas e regulamentares em vigor, como sejam armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos que possam ser utilizados com perigo a bordo da aeronave<sup>5</sup>;

**Assistência em escala:** todos os serviços prestados em terra para assistência às aeronaves, passageiros, carga e correio. As atividades de assistência em escala incluem, também, a assistência a operações na pista, limpeza da aeronave, abastecimento de combustível e óleo, assistência de manutenção em linha, assistência na preparação de operações aéreas e gestão das tripulações, o transporte em terra de passageiros, carga, correio, bagagem e tripulações e serviços de *catering*;

**Aterragem forçada segura:** uma aterragem ou amaragem inevitável com uma razoável expectativa de não causar ferimentos nas pessoas a bordo ou na superfície;

---

<sup>5</sup> Existiu a necessidade de alargar o conceito utilizando-se as definições do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 [alterado pelo Regulamento (EU) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro].



**Atestado de tripulante de cabine:** documento normalizado concedido aos candidatos a tripulante de cabine que tenham obtido aproveitamento em exame, uma vez concluído o curso de formação inicial, em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro<sup>6</sup>;

**Atividades de controlo da conformidade:** atividades, procedimentos ou processos utilizados para determinar o nível de conformidade das medidas de segurança implementadas pelas entidades, com o acervo legislativo nacional, comunitário e internacional, no âmbito da segurança da aviação civil;

**Atividades e serviços aeroportuários:** as atividades e serviços de apoio à aviação civil que a entidade gestora aeroportuária presta, a título principal, aos utentes e aos utilizadores das infraestruturas aeroportuárias;

**Ato de interferência ilícita:** qualquer ato ou omissão que coloque em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiro e bens ou pessoas em terra, (o mesmo que ato de interferência ilegal), nomeadamente:

1. Violência realizada contra uma pessoa, a bordo de uma aeronave, que pela sua natureza, constitua perigo para a segurança do voo;
2. Destruição de aeronave em serviço que, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança do voo;
3. Colocação, numa aeronave em serviço, por qualquer meio, de objeto ou substância capaz de destruir a aeronave, ou de lhe causar danos que a

---

<sup>6</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014].



incapacitem para o voo ou que, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança do voo;

4. Introdução a bordo de uma aeronave ou num aeroporto de uma arma ou engenho perigoso ou material para fins criminosos;
5. Destruição ou dano nas instalações, nos serviços e meios afetos à navegação aérea ou perturbação do seu funcionamento, quando tal ato, pela sua natureza, constitua perigo para a segurança do voo;
6. Comunicação de informações falsas que possam colocar em perigo a segurança de uma aeronave em terra ou em voo, ou de passageiros, tripulantes, pessoal de terra ou o público em geral, num aeroporto ou nas premissas de uma instalação aeronáutica;
7. Utilização ilegal e intencional de qualquer dispositivo, substância ou arma para efetuar um ato de violência contra pessoas que cause ou seja suscetível de causar lesões graves ou morte; *ou*
8. Destruir ou causar danos nas instalações e serviços de um aeroporto ou numa aeronave parqueada, se esse ato puser em perigo a segurança do aeroporto;
9. Sequestro de aeronave;
10. Tomada de reféns a bordo de uma aeronave ou nos aeródromos;
11. Entrada forçada a bordo de uma aeronave num aeroporto ou no recinto de uma instalação aeronáutica; e
12. Utilização de uma aeronave em serviço com o propósito de causar mortes, danos corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;

**Atraso (*security*):** demora intencional, com a criação de perdas de tempo, destinada a permitir uma resposta efetiva e atempada por parte das forças de segurança, sempre que se detete o acesso não autorizado a uma aeronave, a instalações de navegação aérea e a zonas restritas de segurança de um indivíduo que pretenda cometer um ato de interferência ilícita;



**Atribuição de frequência:** no âmbito do Céu Único Europeu, trata-se de autorização, subordinada a uma licença da Autoridade Nacional das Comunicações, dada pelo Gestor Nacional de Frequências, na faixa de frequências aeronáuticas, para utilização de uma radiofrequência ou de um canal de radiofrequências sob determinadas condições, para efeitos de operação de equipamentos de radiocomunicações aeronáuticas;

**Atribuição de prioridade nas inspeções na plataforma de estacionamento:** a afetação de uma quantidade adequada do total de inspeções efetuadas anualmente na plataforma de estacionamento por ou em nome de uma autoridade competente;

**Auditado:** entidade ou organização objeto de atividades de controlo da conformidade;

**Auditor de segurança da aviação civil:** funcionário ou agente credenciado, afeto à Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, para efetuar auditorias de segurança;

**Auditor nacional:** pessoa contratada pela ANAC para desenvolver atividades de controlo da conformidade em nome da mesma;

**Auditoria:** processo sistemático, independente e documentado para obter provas e avaliá-las objetivamente, a fim de determinar em que medida os requisitos legais ou regulamentares do exercício da atividade estão a ser cumpridos;

**Auditoria à segurança:** análise aprofundada das medidas e procedimentos de segurança para determinar se são aplicados de forma integral e contínua pela entidade ou organização auditada;





**Auditoria conjunta:** auditoria cujo objetivo envolve mais do que uma área funcional;

**Auditoria programada:** inspeção imposta por lei ou regulamento, tendo por objetivo a verificação e a avaliação periódicas da implementação das medidas e procedimentos, previstos na legislação e regulamentação em vigor;

**Auditoria regulamentar de segurança:** uma verificação sistemática e independente efetuada por ou em nome de uma autoridade competente, para determinar se a totalidade ou parte, das regras de segurança relativas aos processos e seus resultados, produtos ou serviços, cumprem as regras de segurança estabelecidas, são aplicadas de forma eficaz e são adequadas para alcançar os resultados esperados;

**Auto assistência em escala:** prestação por um utilizador, a si próprio ou a outros utilizadores nos quais detenha uma participação maioritária ou que sejam maioritariamente detidos pela mesma entidade, de um ou mais serviços ou modalidades de assistência em escala, sem celebração de qualquer tipo de contrato com terceiros para prestação desses serviços;

**Autoridade adequada de segurança:** Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC), designada pelo Estado Português nos termos do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008 – atualmente o Presidente da ANAC em conformidade com os respetivos Estatutos, aprovados pelo D.L. n.º 40/2015, de 16 de março;

**Autoridade Competente:** uma autoridade designada em cada Estado-Membro com os poderes e as responsabilidades necessários para a



certificação e a supervisão de aeródromos, organizações de produção, de manutenção, de gestão da continuidade de aeronavegabilidade, de formação, de certificação e supervisão de operadores aéreos e de aeronaves, produtos e equipamentos, bem como das pessoas envolvidas – em Portugal a ANAC;

**Autoridade de licenciamento competente:** uma autoridade de um Estado-Membro habilitada a conceder, recusar, revogar ou suspender uma licença de exploração – em Portugal a ANAC;

**Autoridade de segurança aeroportuária:** o Diretor do Aeroporto/Aeródromo, responsável pelo desenvolvimento, implementação e monitorização do Programa de Segurança do Aeroporto;

**Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil:** a Autoridade Adequada prevista no artigo 9.º do Regulamento (CE) nº 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, responsável pela regulamentação, coordenação e supervisão da aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentação relevante – atualmente o Presidente da ANAC em conformidade com os respetivos Estatutos, aprovados pelo D.L. n.º 40/2015, de 16 de março;

**Autoridade Supervisora Nacional:** o organismo ou os organismos nomeado(s) ou designado(s) pelos Estados-Membros na qualidade de autoridades nacionais para supervisionar o cumprimento dos Regulamentos e das regras de execução aprovadas pela Comissão;

**Autoridade Reguladora Nacional da Aviação Civil:** a ANAC, que é o organismo que tem por missão regular e fiscalizar o setor da aviação civil e



supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor, nos termos do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março;

**Autorização a jusante:** autorização dada a uma aeronave por um órgão de controlo de tráfego aéreo que não é a autoridade que, no momento, controla essa aeronave;

**Autorização de exploração de serviços aéreos regulares:** direito de tráfego concedido a uma transportadora aérea para a exploração de serviços aéreos regulares extracomunitários;

**Autorização de trabalho aéreo:** a permissão administrativa prévia concedida pela ANAC, a um prestador de serviços de trabalho aéreo, para o exercício ocasional e esporádico da atividade de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional, que esteja legalmente estabelecido noutro Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu ou habilitado com título autorizativo, adequado e válido, emitido pela autoridade aeronáutica de um Estado terceiro para o mesmo fim;

**Autorização do controlo de tráfego aéreo:** autorização concedida a uma aeronave para prosseguir a operação nas condições especificadas por um órgão de controlo de tráfego aéreo;

**Avaliação:** conclusão sobre a aptidão médica de uma pessoa, com base na avaliação da história clínica dessa pessoa e/ou nos exames aeromédicos requeridos e considerados necessários<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014.



**Averbamento de instrutor:** a autorização inscrita numa licença e que dela faz parte integrante, que indica a competência do titular para dar formação com tráfego real, enquanto instrutor;

**Averbamento de órgão de controlo:** a autorização inscrita numa licença de controlador de tráfego aéreo e que dela faz parte integrante, que designa o indicador de local OACI e os sectores e/ou posições operacionais em que o titular da licença está habilitado a trabalhar;

**Averbamento de qualificação:** a autorização inscrita numa licença e que dela faz parte integrante, que indica as condições, privilégios ou restrições específicos relacionados com a qualificação em causa;

**Averbamento linguístico:** a autorização inscrita numa licença e que dela faz parte integrante, que indica as competências linguísticas do titular;

**Aviação geral:** qualquer operação de aviação civil que não o transporte aéreo comercial ou o trabalho aéreo;

**Avião:** aeronave, mais pesada que o ar, equipada com motor de propulsão, cuja sustentação em voo se deve principalmente a partir de reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo;

**Avião civil subsónico de propulsão por reação:** avião com uma massa máxima à descolagem igual ou superior a 34000 kg ou cuja capacidade máxima da configuração interior, certificada para esse tipo de avião, comporte mais de 19 lugares de passageiros, excluindo os lugares exclusivamente destinados à tripulação;



**Avião que requer ser operado com um copiloto:** um tipo de avião que deve ser operado com um copiloto como especificado no manual de voo ou pelo certificado do operador aéreo;

**Avião terrestre:** uma aeronave de asa fixa concebida para descolar e aterrar em terra, incluindo os anfíbios operados como aviões terrestres;

**Aviões da classe de desempenho A:** aviões multimotor turbo-hélice com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros ou uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg, e aviões multimotor turboreator;

**Aviões da classe de desempenho B:** aviões a hélice com uma MOPSC de nove lugares de passageiros, ou inferior, e uma massa máxima à descolagem de 5700 kg, ou inferior;

**Aviões da classe de desempenho C:** aviões a motor alternativo, com uma MOPSC superior a nove lugares de passageiros ou uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg;

**Aviso para evitar tráfego:** aviso dado pelos serviços de tráfego aéreo que indica as manobras a efetuar para ajudar o piloto a evitar uma colisão.

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**B)**

**Bagagem de cabina:** a bagagem destinada ao transporte na cabina da aeronave;



**Bagagem de porão:** a bagagem destinada ao transporte no porão da aeronave;

**Bagagem de porão acompanhada:** a bagagem, transportada no porão de uma aeronave, registada para um voo por um passageiro que viaje nesse mesmo voo;

**Bagagem de porão não acompanhada:** bagagem aceite para ser transportada no porão de uma aeronave, a bordo da qual não se encontra o passageiro que a registou;

**Bagagem em transferência:** bagagem que num aeroporto faz ligação entre duas aeronaves distintas, sem interferência do passageiro, seu proprietário, independentemente de os dois voos serem operados pelo mesmo transportador aéreo ou por transportadores diferentes;

**Bagagem em trânsito:** bagagem que num aeroporto chega e parte no mesmo voo, mesmo nas situações em que o transportador muda de avião, mas mantém o número de voo de chegada;

**Bagagem extraviada:** bagagem, involuntária ou inadvertidamente, separada dos passageiros ou tripulantes, seus proprietários;

**Bagagem não acompanhada:** bagagem despachada como carga, podendo ou não ser transportada na mesma aeronave com a pessoa à qual pertence;

**Bagagem não identificada:** bagagem encontrada num Aeroporto/Aeródromo com ou sem etiqueta, relativamente à qual não foi possível reconciliá-la, por qualquer meio, com o passageiro, seu proprietário;



**Bagagem não reclamada:** bagagem chegada a um Aeroporto/Aeródromo e que não foi levantada ou reclamada por nenhum passageiro

**Bagagem securizada:** a bagagem de porão rastreada que parte do aeroporto fisicamente protegida, de forma a impedir a introdução de quaisquer objetos;

**Bagagens:** os objetos de uso ou consumo pessoal dos passageiros e tripulantes, ainda que não acompanhados;

**Balão livre:** aeronave mais leve que o ar, não propulsionada mecanicamente, nem ligada ao solo ou estrutura por qualquer meio de retenção;

**Balão livre não tripulado:** aeronave sem motor, não tripulada, menos pesada do que o ar, em voo livre;

**BASA:** Acordo celebrado entre os Estados Unidos da América e a União Europeia em matéria de cooperação na regulação da segurança da aviação civil;

**Base:** local onde a empresa tem a sua sede, ou onde o tripulante normalmente inicia os seus períodos de serviço de voo, ou outro que, para o efeito, seja definido no contrato de trabalho entre o tripulante e o operador;

**Base de operação HEMS:** um aeródromo no qual os membros da tripulação HEMS e o helicóptero HEMS podem estar de prevenção para operações HEMS;

**Beacon:** Equipamento de Aviso à Navegação Aérea (luminoso ou rádio);



**Bilhete:** documento contratual válido que confere ao passageiro o direito a transporte, mediante remuneração, podendo apresentar-se em suporte papel ou num suporte diferente do papel, desde que equivalente, incluindo o suporte eletrónico, emitido ou autorizado pela transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado;

**Biocombustíveis:** produtos obtidos a partir de fontes de energia renováveis, a partir de organismos vivos ou de matérias-primas biogénicas (óleos vegetais ou gorduras animais);

**Blocked-off charters:** quando a capacidade total de uma aeronave é reservada para vendas *charter* nos voos anunciados como voos regulares;

**Bloco de espaço aéreo:** um espaço aéreo de dimensões espaço-temporais definidas, no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea;

**Bloco de espaço aéreo funcional:** um bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais que refletem a necessidade de se assegurar uma gestão mais integrada do espaço aéreo, independentemente das fronteiras existentes;

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

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

C)

**Cadeia de vigilância cooperativa:** um conjunto de elementos de vigilância aeronáutica no solo, cujo funcionamento depende das respostas de componentes de bordo para obter informação de vigilância das aeronaves;





**Caminho de circulação (Taxiway):** via definida num aeródromo terrestre destinada à circulação de aeronaves e que visa estabelecer a ligação entre uma parte do aeródromo e outra, incluindo:

- 1) Caminho de circulação até à posição de estacionamento da aeronave: parte de uma placa designada como caminho de circulação exclusivamente destinado a permitir o acesso à posição de estacionamento da aeronave;
- 2) Caminho de circulação na placa de estacionamento: parte de um sistema de caminhos de circulação numa placa de estacionamento destinada a materializar um percurso que permite atravessar a placa;
- 3) Caminho de circulação de saída rápida: caminho de circulação, em ângulo agudo, de ligação a uma pista, concebido para permitir aos aviões, à aterragem, virarem a velocidades mais elevadas do que as registadas noutros caminhos de circulação de saída, reduzindo assim o tempo de ocupação da pista;

**Canal:** designador numérico utilizado em conjunto com a sintonização do equipamento de comunicações de voz, que permite identificar, de maneira única, a frequência dos equipamentos de radiocomunicações e o espaçamento de canais associados aplicáveis;

**Cancelamento:** a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado;

**Capacidade:** o número de lugares ou o espaço disponível para carga oferecidos ao público num serviço aéreo durante um determinado período;

**Carga aérea:** os bens transportados a bordo das aeronaves, com exceção do equipamento necessário à realização do voo, dos aprovisionamentos, do correio e das bagagens;



**Carga conhecida:** consignação de um Expedidor Conhecido” de um Expedidor Avençado ou “Agente Reconhecido” de carga aérea, à qual foram aplicados os apropriados controlos de segurança, ou consignação de “carga desconhecida”, a qual foi sujeita aos apropriados controlos de segurança na fase de aceitação;

**Carga de tráfego:** a massa total dos passageiros, bagagens, carga e equipamento de cabina especializado, incluindo qualquer lastro;

**Carga desconhecida:** carga que ainda não tenha sido submetida a controlos de segurança;

**Cargueiro:** qualquer aeronave certificada, exclusivamente, para o transporte de carga ou correio;

**Carta de acordo:** acordo entre dois órgãos ATC adjacentes, que especifica como devem ser coordenadas as suas responsabilidades ATC;

**Carta de porte:** documento (em formato eletrónico ou em papel) preparado pelo, ou sob, a responsabilidade do expedidor e que atesta o contrato celebrado entre este e o transportador para o transporte de mercadorias por via aérea;

**Cartão de identificação aeroportuária:** documento emitido pelo Diretor de Aeroporto em causa que confere ao seu titular no direito de acesso a áreas reservadas e restritas de segurança;

**Categoria de aeronave:** a classificação das aeronaves de acordo com a forma básica de obtenção de sustentação e de propulsão;



**Causas de acidentes ou incidentes:** as ações, omissões, eventos ou condições, ou uma combinação destes, que conduziram ao acidente ou incidente, não importando a sua identificação qualquer apuramento de culpas, nem a imputação de qualquer tipo de responsabilidade administrativa, civil ou penal;

**Célula de gestão do espaço aéreo:** conjunto de entidades civis e militares encarregues da gestão diária do espaço aéreo, sob responsabilidade de um ou mais Estados-Membros;

**Centro de controlo de área (ACC) ou Centro de Controlo Regional:** órgão que presta serviços de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados nas áreas de controlo sob a sua jurisdição;

**Centro de informação de voo:** órgão que fornece serviços de informação de voo e de alerta;

**Centro de Medicina Aeronáutica:** centro médico especializado em medicina clínica aeronáutica e atividades afins, dotado de instalações médico-técnicas adequadas à elaboração dos múltiplos exames de Medicina Aeronáutica e composto por uma equipa de médicos com formação avançada e experiência em medicina aeronáutica, sujeito a certificação da ANAC<sup>8</sup>;

**Centro de meteorologia aeronáutica:** a instalação localizada no aeródromo preparada para fornecer serviços de meteorologia à navegação aérea nacional e internacional, cujas funções consistem em preparar ou obter previsões e outras informações relevantes, para os voos da sua

---

<sup>8</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014.



responsabilidade, facultar briefing, consulta e documentação de voo a tripulações ou pessoal das operações de voo e expor a informação meteorológica disponível;

**Certificação:** qualquer forma de reconhecimento de que um produto, peça ou equipamento, organização ou pessoa cumpre os requisitos aplicáveis, atestando o respetivo certificado emitido esse cumprimento<sup>9</sup>;

**Certificado:** documento emitido como resultado da certificação e que titula e atesta a mesma;

**Certificado de Navegabilidade:** o documento que atesta a conformidade da aeronave individual com o respetivo certificado de tipo;

**Certificado de Operador Aéreo:** um documento emitido para uma empresa atestando que o operador possui a competência profissional e a organização necessárias para garantir a segurança das operações especificadas no certificado, em conformidade com as disposições relevantes do direito europeu ou do direito interno aplicáveis;

**Certificado de operador de trabalho aéreo:** o documento emitido pela ANAC, que atesta a capacidade técnica do operador para o exercício dessa atividade;

**Certificado de segurança de consignação:** documento assinado por um “Expedidor Conhecido” ou “Agente Reconhecido” de carga aérea, certificando que a consignação a que o documento se refere foi sujeita aos

---

<sup>9</sup> Definição construída a partir do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014.



controlos de segurança estabelecidos no PNSAC e nos programas de segurança das transportadoras aéreas;

**Certificado de tipo:** documento emitido por autoridade aeronáutica que certifica a conformidade do projeto de um produto com os requisitos de navegabilidade aplicáveis;

**Certificado médico:** documento que atesta a aptidão médica, física e mental do pessoal aeronáutico para o exercício das suas funções, emitido pela Entidade Aeronáutica competente, ou por delegação nos Examinadores Médicos Aeronáuticos;

**Charters blocked-off:** A capacidade total de uma aeronave é reservada para vendas *charter* nos voos anunciados como voos regulares;

**Circuito de tráfego de aeródromo:** a trajetória específica a efetuar pelas aeronaves que operam na vizinhança de um aeródromo;

**Classe de aeronave:** a classificação dada a um conjunto de aeronaves monopiloto com características tecnológicas e de manobra semelhantes;

**Classe de avião:** categorização de aviões monopiloto que não exigem uma qualificação de tipo;

**Classe de balão:** categorização de balões que tem em conta os meios de elevação utilizados para sustentar o voo;

**Classificação do espaço aéreo:** a delimitação do espaço aéreo em volumes de serviços de tráfego aéreo de dimensões definidas, designados por ordem alfabética, nos quais podem operar tipos específicos de voos e



para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras de operação<sup>10</sup>;

**Classificação dos passageiros:**

- 1) Adulto: uma pessoa com 12 ou mais anos de idade;
- 2) Criança: uma pessoa entre dois e 12 anos de idade;
- 3) Bebê: uma pessoa com menos de dois anos de idade;

**Código de conspicuidade:** um dos 4096 códigos de quatro dígitos, de identificação do sistema de vigilância RADAR secundário pré-determinado, para utilização em situação especial;

**Código discreto SSR:** um código de identificação de sistema de vigilância RADAR secundário de quatro dígitos, cujos dois últimos algarismos não são 00;

**Código Q:** conjunto padronizado de três letras, com o objetivo de codificar mensagens, desenvolvido inicialmente para a comunicação radiotelegráfica comercial, e posteriormente adotada para outros serviços, em particular, para a aviação; exemplos: QFE: Pressão atmosférica que corresponde à elevação do aeródromo; QFU: Rumo magnético da pista; QNE: Acerto altimétrico padrão que corresponde a 29,92" Hg, ou 1013,25 hPa, ou 1013,25 mb; QNH: Acerto altimétrico com referência ao MSL, obtendo-se a elevação do terreno;

**Código SSR:** um dos 4096 códigos de identificação do sistema de vigilância RADAR secundário, que podem ser transmitidos pelos componentes de bordo respetivos;

---

<sup>10</sup> Os espaços de serviços de tráfego aéreo são classificados da classe A à classe G como definido no parágrafo 6.1 do capítulo 2 do anexo 11 (3) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.



**Códigos partilhados:** acordo comercial, mediante o qual uma transportadora aérea num serviço prestado por si, utiliza também o código designador de uma segunda transportadora aérea;

**Colimador de pilotagem frontal (HUD):** um sistema de visualização que apresenta informações sobre o voo no campo de visão externo à frente do piloto sem restringir de forma significativa a visão externa;

**Colocação em serviço:** nos termos da legislação do Céu Único Europeu, entende-se como a primeira utilização operacional de um sistema de suporte aos serviços da Rede Europeia de Gestão de Tráfego Aéreo, após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema;

**Co-Mail:** sigla de correio da transportadora aérea, enviado no âmbito da sua rede de escalas;

**Co-Mat:** sigla de materiais da transportadora aérea, enviados no âmbito da sua rede de escalas;

**Combustível de contingência:** o combustível necessário para fazer face a fatores imprevistos que possam influenciar o consumo de combustível até ao aeródromo de destino;

**Comité de utilizadores do aeroporto:** o comité de representantes dos utilizadores do aeroporto ou as organizações que os representam;

**Competência cromática:** aptidão de um requerente de um certificado médico para distinguir facilmente as cores utilizadas na navegação aérea e identificar corretamente as luzes coloridas da aviação;<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do



**Componente:** qualquer motor, hélice, peça ou equipamento;

**Componente de vento de frente:** a componente de vento de frente calculada no momento do planeamento do voo, que pode ser utilizada desde que não haja nenhuma alteração significativa de vento antes da descolagem;

**Componentes de um sistema:** no âmbito dos sistemas da Rede Europeia de Gestão de Tráfego Aéreo (REGTA) do Céu Único Europeu, entende-se como os objetos corpóreos, como os equipamentos, e objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da REGTA;

**Comunicação:** transmissão de dados pelo órgão transferidor para atualização do sistema do órgão recetor, como preparação para a coordenação;

**Comunicação ar-solo:** comunicação bidirecional entre a aeronave e as estações ou equipamentos no solo;

**Comunicações controlador-piloto através de uma ligação de dados (CPDLC):** meio de comunicação entre o controlador e o piloto que utiliza ligações de dados nas comunicações ATC;

**Comunicações por ligação de dados:** forma de transmissão digital de dados em telecomunicações, com protocolo específico ao nível da camada de ligação de dados do modelo OSI (Open Systems Interconnection);





**Conceito operacional:** a especificação dos critérios para a utilização operacional da REGTA ou de parte da mesma;

**Conclusão médica acreditada:** opinião de médicos especialistas, reconhecidos pela autoridade de licenciamento, assente em critérios objetivos e não discriminatórios, formada com consulta a peritos em operações aéreas ou outros peritos considerados necessários;

**Condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC):** condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância às nuvens e teto de nuvens, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas de voo visual;

**Condições meteorológicas de voo visual:** condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e teto de nuvens, iguais ou melhores do que determinados mínimos;

**Conferência Europeia de Aviação Civil:** organização regional europeia de aviação civil, criada pela Conferência de Coordenação dos Transportes Aéreos Europeus (CATE) de 4 de abril de 1954, em Estrasburgo, com o objetivo principal de promover o desenvolvimento do sistema do transporte aéreo europeu;

**Configuração operacional máxima de lugares de passageiros:** a capacidade máxima de lugares de passageiros de uma aeronave específica, com exceção dos lugares da tripulação, estabelecida para fins operacionais e especificada no manual de operações, tendo por referência a configuração operacional máxima estabelecida no certificado de tipo (TC) ou no certificado de tipo suplementar (STC) ou na alteração do TC ou STC, podendo a MOPSC fixar um número igual ou inferior de lugares, o que depende das restrições operacionais;



**Configuração sectorial de uma unidade de serviços de tráfego aéreo:** descrição quadridimensional de um sector, ou grupo de sectores, do espaço aéreo de uma unidade ATS, que pode ser explorado com carácter permanente ou temporário;

**Confirmação:** processo que visa garantir que resultados apurados são coerentes com os elementos e evidências recolhidos;

**Conformidade:** considerar um produto, peça ou dispositivo de acordo com um projeto aprovado;

**Consignação:** Aceitação de um ou mais pacotes de mercadorias entregues por um expedidor a um operador, que os aceita, de uma única vez e para um único endereço, recebidos num único lote e encaminhados para um consignatário num determinado destino;

**Consignador:** cliente, agente de carga aérea, companhia de “*courier*” ou outra organização que entrega carga, frete expresso, material de “*courier*” ou correio a uma transportadora aérea para transporte;

**Contentor de Bagagem:** recipiente em que se carregam bagagens para encaminhamento e transporte numa aeronave;

**Continuidade:** entende-se como a probabilidade de um sistema desempenhar a função para a qual foi concebido sem interrupções de carácter imprevisível, calculada com base nos valores de disponibilidade conhecidos dos vários componentes desse sistema;



**Contrato de ACMI:** um contrato de *wet lease* entre operadores que inclui aeronave, tripulação técnica e de cabine exclusiva do locador, manutenção e seguro;

**Contrato de *damp lease*:** um contrato de *wet lease* entre operadores que inclui apenas tripulação técnica do locador e tripulação de cabine do locatário;

**Contrato de *dry lease*:** um contrato de locação, que tem por objeto a locação de uma aeronave, sem qualquer tripulação e cuja operação é efetuada sob o COA do locatário;

**Contrato de *dry lease-in*:** um contrato de *dry lease* entre operadores que dá lugar à inclusão de uma ou mais aeronaves no COA de um operador nacional;

**Contrato de *dry lease-out*:** um contrato de *dry lease* entre operadores que dá lugar à saída de uma ou mais aeronaves do COA de um operador nacional;

**Contrato de locação com tripulação:** um contrato entre transportadoras aéreas nos termos do qual uma aeronave é operada ao abrigo do COA do locador;

**Contrato de locação de curta duração:** um contrato de locação entre operadores, cujo prazo não exceda cinco dias consecutivos;

**Contrato de locação sem tripulação:** um contrato entre empresas nos termos do qual a aeronave é operada ao abrigo do COA do locatário;



**Contrato de *wet lease*:** um contrato de locação que incide sobre uma ou mais aeronaves incluindo toda a sua tripulação e cuja operação é efetuada sob o COA do locador, que mantém a responsabilidade operacional sobre a aeronave, cabendo ao locatário apenas o controlo comercial da operação;

**Contrato de *wet lease-in*:** um contrato de *wet lease* entre operadores em que o locatário é um operador nacional;

**Contrato de *wet lease-out*:** um contrato de *wet lease* entre operadores em que o locador é um operador nacional;

**Controlador de tráfego aéreo:** Pessoal titular de uma licença válida que lhe confere o direito de prestar serviços de controlo de tráfego aéreo, de acordo com as qualificações e os averbamentos, que da mesma constam;

**Controlo de acesso:** procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objetos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança, dos aeródromos;

**Controlo de segurança da aeronave:** a inspeção das partes interiores da aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso, bem como a inspeção do porão, destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas na aeronave;

**Controlo efetivo de uma empresa:** uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios, que individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, conferem a possibilidade de exercer, direta ou indiretamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:

1) O direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos ativos da empresa;



- 2) Direitos ou contratos que confirmam uma influência determinante sobre a composição, as votações ou as decisões dos órgãos da empresa, ou que de outra forma confirmam uma influência determinante sobre a gestão da empresa;

**Controlo operacional:** o método ou métodos de acompanhamento de um voo, aprovados pela ANAC e utilizados pelo operador no âmbito da sua responsabilidade pelo início, continuação, conclusão ou desvio de um voo, com vista a garantir a segurança da aeronave e a regularidade e eficiência do voo;

**Controlos de segurança:** conjunto de meios ou de métodos que visa impedir que pessoas e veículos não autorizados, armas, substâncias ou artigos proibidos entrem, ou sejam introduzidos, em zonas restritas, áreas reservadas ou aeronaves;

**Conurbação:** uma área urbana que compreende várias cidades e aglomerações que, em razão do seu crescimento populacional e da sua expansão, se uniram fisicamente e passaram a constituir uma área edificada contínua;

**Convenção de Chicago:** a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, 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, que estabelece os princípios, as normas, a organização e os órgãos que regem a navegação aérea e o transporte aéreo internacionais e que criou a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO/ OACI);

**Convenção de Genebra:** a Convenção relativa ao Reconhecimento Internacional de Direitos sobre Aeronaves, assinada em Genebra em 19 de



junho de 1948, celebrada sob a égide da Organização da Aviação Civil Internacional, ratificada pelo Estado Português, em 12 de agosto de 1985;

**Convenção de Haia:** a Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970;

**Convenção de Montreal:** a Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo, assinada em Montreal, em 28 de maio de 1999;

**Convenção de Roma:** a Convenção relativa a danos causados a terceiros à superfície por aeronaves estrangeiras, assinada em Roma, em 7 de outubro de 1952;

**Convenção de Tóquio:** a Convenção relativa às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963;

**Convenção de Varsóvia:** a Convenção para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, ou a Convenção de Varsóvia alterada em Haia em 28 de setembro de 1955, e a Convenção Complementar à Convenção de Varsóvia elaborada em Guadalajara em 18 de setembro de 1961 - consoante a que se aplicar ao contrato de transporte do passageiro, bem como os instrumentos internacionais que a complementam ou lhe estão associados e que se encontram em vigor;

**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;

**Conversão para 8,33 kHz:** substituição de uma atribuição de frequência inscrita no registo centralizado de frequências com espaçamento de canal de 25 kHz por uma atribuição de frequência com espaçamento de canal de 8,33 kHz;

**Cooperação em tripulação múltipla:** o funcionamento da tripulação de voo como uma equipa, cujos membros mutuamente cooperam, sob a direção do piloto comandante;

**Coordenação:** coordenação entre órgãos de controlo do tráfego aéreo com áreas de responsabilidade adjacentes, da passagem planeada de voos pela fronteira comum, a fim de garantir a segurança de voo;

**Coordenação civil-militar:** a coordenação entre as entidades civis e militares com competência para decisões em matéria de aviação, destinada a acordar linhas de atuação comuns

**Coordenador de aeroporto:** entidade designada para exercer a função de gestão de faixas horárias nos aeroportos coordenados em aplicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade;

**Copiloto:** piloto que exerce funções distintas das do piloto comandante numa aeronave que exige mais do que um piloto, não se considerando copiloto para este efeito, um piloto que se encontre a bordo da aeronave com o propósito único de receber instrução de voo com vista à obtenção de uma licença ou qualificação;



**Copiloto de substituição em cruzeiro:** piloto que substitui o copiloto nas suas tarefas aos comandos durante a fase de cruzeiro de um voo em operações multipiloto acima do nível de voo 200 (FL 200);

**Corredor aéreo:** área de controlo no espaço aéreo, ou parte da mesma estabelecida em forma de corredor;

**Correio ou Correio postal:** o despacho de correspondência e outros objetos, excluindo correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal;

**Correio da transportadora aérea:** o correio cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea;

**Correlação:** processo que consiste em estabelecer a relação entre os dados do plano de voo e a trajetória RADAR do mesmo voo;

**Courier:** documentos ou pequenas encomendas para serem carregadas nas mesmas condições de fretes expressos ou para serem carregadas como bagagem de cabina;

**Créditos:** o reconhecimento da experiência ou de habilitações anteriores;

**Crepúsculo civil:** o período do crepúsculo que começa ou acaba quando o centro do sol está mais do que 6 graus abaixo da linha do horizonte;

**Crise na rede:** uma situação de incapacidade para assegurar a prestação de serviços de navegação aérea ao nível exigido, que provoca a uma perda importante de capacidade da rede, ou um desequilíbrio importante entre a





capacidade e a procura da rede, ou a uma falha importante no fluxo de informações numa ou em várias partes da rede na sequência de uma situação invulgar ou imprevista;

**Cultura justa (*just culture*):** uma cultura em que os operadores de primeira linha ou outras pessoas não são objeto de sanções pelas suas ações, omissões ou decisões ajustadas à sua experiência e formação, mas em que a negligência grave, as infrações deliberadas e os atos de destruição não são tolerados;

**Cupão de voo:** cada uma das partes que compõem um bilhete e que constituem autorizações independentes, correspondentes a subdivisões do percurso total coberto pelo bilhete;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

D)

**Dados:** informações qualitativas, quantitativas e outras informações pertinentes relacionadas com o desempenho da navegação aérea, recolhidas e tratadas sistematicamente pela Comissão Europeia, ou em nome desta, para efeitos da aplicação do sistema de desempenho;

**Dados aeronáuticos:** uma representação de factos, conceitos ou instruções aeronáuticas de um modo formalizado, adequado à comunicação, interpretação ou processamento;

**Dados da estima:** ponto de coordenação, hora estimada de uma aeronave e nível de voo previsto para a mesma no ponto de coordenação;

**Dados de configuração:** dados que configuram um sistema de *software* genérico para uma determinada utilização;



**Dados de coordenação:** dados com interesse para o pessoal operacional, relacionados com o processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e com o processo de coordenação civil-militar;

**Dados de endereçamento:** informação pertencente ao endereço do sistema ou da rede de uma entidade que participa nas comunicações ar-solo, através de ligações de dados, e que permite determinar inequivocamente a localização dessa entidade;

**Dados do ciclo de vida do *software*:** dados produzidos durante o ciclo de vida do *software* para planear, dirigir, explicar, definir, registar ou comprovar atividades, e que possibilitam os processos do ciclo de vida do *software*, a aprovação do sistema ou equipamento e a modificação pós-aprovação do produto de *software*;

**Dados operacionais:** a informação respeitante a todas as fases de um voo e que se destina à tomada de decisões operacionais por parte de prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários e outros intervenientes;

**Declaração para efeitos de isenção de IVA:** declaração emitida pela ANAC, que se destina a comprovar que a transportadora aérea requerente se dedica principalmente ao tráfego aéreo internacional, a fim de obter isenção do imposto sobre o valor acrescentado, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 13.º e da alínea g) do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA;

**Deficiência:** incumprimento de um requisito de segurança da aviação;



**Degelo:** um procedimento no solo, através do qual a geada, o gelo, a neve e a mistura de água e neve são removidos de uma aeronave para descontaminar as superfícies da mesma;

**Demonstração de segurança:** a demonstração e prova de que uma alteração a um sistema funcional proposta pode ser realizada respeitando os objetivos ou normas estabelecidos no quadro regulamentar existente, de forma compatível com os requisitos regulamentares de segurança;

**Descolagem com baixa visibilidade (LVTO):** uma decolagem com um RVR inferior a 400 m, mas não inferior a 75 m;

**Descolagem de visibilidade reduzida:** a decolagem com um alcance visual da pista inferior a 400 m;

**Desempenho humano:** as capacidades e limitações humanas, no desempenho de tarefas com impacto na segurança operacional e eficácia das operações aeronáuticas;

**Designação:** o ato de notificação feito, no âmbito de um acordo de serviços aéreos, pelo Estado Português junto do outro Estado parte do acordo mediante o qual se dá a conhecer a empresa ou empresas às quais foram atribuídos os direitos de tráfego disponíveis no acordo;

**Destino final:** o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo<sup>12</sup>;

---

<sup>12</sup> Os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada.



**Deteção (*security*):** a deteção visa ter conhecimento, em tempo oportuno, da intenção de praticar atos de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, podendo a mesma ser efetuada através de meios adequados;

**Dia:** período, de vinte e quatro horas, que começa às 00:00 horas locais;

**Dia de folga:** período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas;

**Dia de folga local:** período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas, gozado na base;

**Dia útil:** dia de serviço durante o qual o trabalhador, embora disponível, pode estar livre de todo e qualquer serviço, caso o operador não lhe distribua serviço efetivo;

**Direito de tráfego:** direito concedido às transportadoras aéreas para explorar serviços aéreos entre dois aeroportos, considerando-se como um único aeroporto o conjunto de aeroportos (sistema de aeroportos), que servem o mesmo local, nos termos estipulados num acordo sobre serviços aéreos e que se traduzem numa especificação ou combinação de especificações geográficas ou físicas, no âmbito das quais se identificam, o número de transportadoras aéreas a designar, a capacidade e o objeto do transporte a realizar;

**Diretiva de navegabilidade:** norma técnica imperativa, emitida pela Autoridade competente tendo em vista a inspeção, modificação ou substituição de produtos, peças, componentes e equipamentos aeronáuticos, ou o estabelecimento de limites e condicionamentos à sua utilização;



**Diretiva de segurança:** um documento emitido ou adotado por uma autoridade supervisora nacional, que estabelece as ações a executar num sistema funcional com vista a repor a segurança quando se provar que, de outra forma, a segurança da aviação é suscetível de ficar comprometida;

**Disponibilidade:** grau de operacionalidade e acessibilidade de um sistema ou componente, quando a sua utilização for necessária;

**Dispositivo de treino básico de voo por instrumentos:** dispositivo de treino no solo que representa, para o aluno piloto, o posto de pilotagem de uma classe de aviões, através do qual podem ser utilizados painéis de instrumentos reproduzidos em monitores e comandos de voo acionados por mola, de modo a constituir uma plataforma de treino mínima, através da qual se treinam, pelo menos, procedimentos do voo por instrumentos;

**Dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação:** dispositivo de treino que representa o ambiente da cabina de pilotagem ou do *cockpit*, compreendendo o conjunto de equipamentos e de programas informáticos necessários para representar um tipo ou classe de aeronave em operações de voo, num ambiente de treino em que tudo funciona exatamente como numa aeronave;

**Dispositivo de treino de simulação de voo:** qualquer tipo de dispositivo em que as condições de voo são simuladas em terra, incluindo os simuladores de voo, os dispositivos de treino de voo, os dispositivos de treino de navegação e de procedimentos de voo, e os dispositivos de treino básico de voo por instrumento, consistindo num dispositivo de treino que seja:

- 1) No caso das aeronaves, um simulador de voo completo (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD), um dispositivo de treino de



procedimentos de voo e navegação (FNPT) ou um dispositivo de treino básico de instrumentos (BITD);

- 2) No caso dos helicópteros, um simulador de voo completo (FFS), um dispositivo de treino de voo (FTD) ou um dispositivo de treino de procedimentos de voo e navegação (FNPT);

**Dispositivo de treino de voo:** dispositivo que constitui uma réplica em tamanho real dos instrumentos, equipamentos, painéis e comandos de um tipo específico de aeronave, existentes numa cabina de pilotagem aberta ou numa cabina de pilotagem de aeronave fechada, compreendendo o conjunto de equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave no solo e em voo, dentro dos limites dos sistemas instalados no aparelho, não necessitando de um sistema de sinalização de potência e de movimento ou de um sistema de visualização, exceto no caso dos FTD de helicóptero de níveis 2 e 3, onde são necessários sistemas de visualização;

**Dissuasão:** entende-se como elemento fundamental de dissuasão da prática de um ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, o nível de segurança que permita levar o potencial agente da ameaça a concluir que os alvos, nomeadamente aeroportos, companhias aéreas, prestadores de serviços de navegação aérea e de serviços de assistência em escala, estão protegidos, de tal forma que qualquer ataque apresenta um alto risco de insucesso<sup>13</sup>;

**Distância disponível para a corrida de decolagem (TORA):** o comprimento de pista declarado como disponível e adequado para a corrida no solo de um avião a decolar;

---

<sup>13</sup> Contribui para a manutenção do "perfil adequado" a adoção de medidas que evidenciem um sistema articulado e eficaz suportado, nomeadamente, em proteções físicas como vedações, redes e iluminação, e eletrónicas como sensores e CCTV, e na presença de pessoal de segurança em postos fixos ou em patrulhas móveis, bem como a utilização de outro pessoal que seja capaz de realizar a função segurança em complementaridade das suas atribuições primárias;



**Distância disponível para a descolagem de helicópteros (TODAH):** o comprimento da área de aproximação final e de descolagem acrescido do comprimento da área livre de obstáculos, disponível e adequada para os helicópteros completarem a descolagem;

**Distância disponível para aceleração-paragem (ASDA):** o comprimento disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento da área de paragem, se existente

**Distância disponível para aterragem (LDA):** o comprimento de pista declarado como disponível e adequado para a corrida de aterragem de um avião;

**Distância disponível para aterragem de helicópteros (LDAH):** o comprimento da área de aproximação final e de descolagem, acrescido de qualquer área adicional declarada disponível e adequada para os helicópteros completarem a manobra de aterragem, a partir de uma altura definida;

**Distância disponível para descolagem (TODA):** o comprimento de pista disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento da área livre de obstáculos, se existente;

**Distância disponível para descolagem interrompida de helicópteros (RTODAH):** o comprimento da área de aproximação final e de descolagem declarada disponível e adequada para os helicópteros da classe de desempenho 1 completarem uma descolagem interrompida;

**Distância DR:** a distância horizontal que o helicóptero percorre desde o final da distância disponível para descolagem;



**Distância ortodrómica:** a distância mais curta entre dois pontos da superfície da Terra, cuja aproximação se obtém mediante utilização do sistema a que se refere o artigo 3.7.1.1 do anexo 15 da Convenção de Chicago (WGS 84);

**Distâncias declaradas:**

- Distância disponível para a corrida de descolagem (TORA);
- Distância disponível para descolagem (TODA);
- Distância disponível para aceleração-paragem (ASDA); e
- Distância disponível para aterragem (LDA);

**Documento de aceitação de desvios e de ação (DAAD):** um documento elaborado pela autoridade competente para compilar os elementos de prova fornecidos para justificar a aceitação de desvios em relação às especificações de certificação emitidas pela EASA;

**Documento de transporte de mercadorias perigosas:** o documento que acompanha as mercadorias perigosas, contendo informação acerca das mesmas;

**Documentos de trabalho:** todos os documentos utilizados pelo auditor ou equipa de auditoria, necessários para preparar e desenvolver uma auditoria, que incluem, nomeadamente, programas de inspeção, listas de verificação, cópias de documentos e apontamentos;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**E)**

**Elementos essenciais do plano de voo:** Identificação da aeronave;

- 1) Aeródromo de partida;





- 2) Data estimada de saída dos calços;
- 3) Hora estimada de saída dos calços;
- 4) Aeródromo de destino;
- 5) Rota excluindo procedimentos na área terminal;
- 6) Velocidade(s) de cruzeiro e nível(eis) de voo pretendido(s);
- 7) Tipo de aeronave e categoria de turbulência de esteira;
- 8) Regras de voo e tipo de voo;
- 9) Equipamento da aeronave e suas capacidades;

**Embalagem:** o recetáculo adequado ao transporte da mercadoria, que obedece aos requisitos técnicos específicos e determinados em função do conteúdo;

**Endereço de aeronave:** combinação única de 24 bits disponível para atribuição a uma aeronave, para efeitos de comunicação ar-solo, navegação e vigilância;

**Entidade competente** ou qualificada: um organismo ao qual pode ser atribuída uma tarefa específica de certificação pela EASA ou por uma autoridade aeronáutica nacional e exercida sob o controlo e a responsabilidade desta;

**Entidade gestora aeroportuária:** entidade legalmente responsável pela administração e pela gestão e ou exploração das infraestruturas aeroportuárias, pela coordenação e controle das atividades dos vários operadores presentes no aeroporto ou em outro aeródromo ou na rede aeroportuária e, em concreto, para proceder aos competentes licenciamentos;



**Entrevista:** técnica utilizada sob a forma de questionário oral por um auditor, que se destina a aferir se são aplicadas medidas ou procedimentos de segurança específicos;

**Equipamento:** qualquer instrumento, dispositivo, mecanismo, aparelho ou acessório utilizado ou que possa ser utilizado para a exploração de uma aeronave em voo, quer esteja instalado, quer se destine a ser instalado numa aeronave civil ou ligado a ela, mas que não faça parte de uma célula, de um motor ou de uma hélice;

**Equipamento de aeródromo:** qualquer equipamento, componente, aparelho, programa informático ou acessório que seja ou possa ser utilizado com o fim de contribuir para a operação das aeronaves num aeródromo;

**Equipamento de deteção de vestígios:** sistema tecnológico ou combinação de diversas tecnologias capaz de detetar quantidades muito pequenas (1/mil milionésimo de um grama), de material explosivo contido na bagagem, ou outros artigos sujeitos a análise, indicando a presença das mesmas por meio de alarme;

**Equipamento de radiocomunicações:** qualquer dispositivo instalado, portátil ou de mão, concebido para transmitir e/ou receber comunicações via rádio;

**Equipamento de segurança:** dispositivo especializado destinado a ser utilizado, individualmente ou como parte de um sistema, para detetar objetos e artigos que possam ser utilizados para a prática de atos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil;

**Erro:** ação ou inação imputada à tripulação de voo que origina desvios em relação às intenções ou expectativas organizacionais ou de voo;



**Erro refrativo:** conceito médico que constitui um desvio da emetropia medido em dioptrias, por meio de métodos normalizados, no meridiano mais ametrópico;

**Escala:** qualquer operação de aterragem, permanência e descolagem de uma aeronave entre a origem e o destino final de um voo;

**Escala técnica:** a utilização de um aeroporto ou aeródromo por uma aeronave para fins que não sejam o embarque ou desembarque de passageiros, carga ou correio;

**Espaçamento de canais de 8,33 kHz:** um espaçamento entre canais de comunicações analógicas de voz, em que as frequências centrais nominais dos canais são separadas por incrementos de 8,33 kHz;

**Espaço aéreo com serviço consultivo:** espaço aéreo de dimensões definidas, ou rota designada, em que está disponível um serviço consultivo de tráfego aéreo;

**Espaço aéreo controlado:** espaço aéreo de dimensões definidas no qual são prestados serviços de controlo de tráfego aéreo, de acordo com a classificação desse espaço aéreo;

**Espaço aéreo de classe A:** o espaço aéreo no qual são apenas permitidos voos de acordo com as regras de voo por instrumentos, para os quais é providenciado o serviço de controlo de tráfego aéreo, sendo separados entre si;

**Espaço aéreo de classe G:** o espaço aéreo no qual são permitidos voos de acordo com as regras de voo por instrumentos, ou de acordo com as regras



de voo visual, e aos quais é fornecido o serviço de informação de voo, quando solicitado;

**Espaço aéreo de rotas livres:** um espaço aéreo específico no qual os utilizadores podem planificar livremente as suas rotas entre um ponto de entrada e um ponto de saída sem referência à rede de rotas ATS;

**Espaço aéreo não controlado:** o espaço aéreo no interior do qual não é providenciado o serviço de controlo de tráfego aéreo, abrangendo as classes de espaços ATS F e G;

**Espaço aéreo sobre o alto mar:** espaço aéreo para além do território terrestre e das águas territoriais, conforme especificado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay, 1982);

**Espaço aéreo transfronteiriço:** uma estrutura de espaço aéreo que se estende para além das fronteiras nacionais e/ou dos limites da região de informação de voo;

**Espaços aéreos de serviços de tráfego aéreo:** espaços aéreos com dimensões definidas, enumerados alfabeticamente, nos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras de operação;

**Especialista dos olhos:** oftalmologista ou optometrista com a formação necessária para reconhecer patologias<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) N.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil. Em Portugal os "especialistas dos olhos" são considerados apenas os Médicos Especialistas em Oftalmologia. Um Médico é considerado especialista quando é detentor de um título que reconhece uma diferenciação a que corresponde um conjunto de saberes específicos, obtida após a frequência com aproveitamento de uma formação pós-graduada e que é concedido de acordo com o art.º 92º do Estatuto da Ordem dos Médicos.



**Especificação Técnica Normalizada Europeia (ETSO):** especificação de aeronavegabilidade emitida pela EASA para assegurar a conformidade com os requisitos das normas de desempenho mínimo para artigos específicos;

**Especificações de certificação:** normas técnicas adotadas pela EASA, que estabelecem os meios para demonstrar a conformidade com 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 EASA, e com as suas regras de execução, e que podem ser utilizadas pela organização para fins de certificação;

**Estabelecimento principal:** a sede efetiva ou a sede estatutária de uma transportadora aérea comunitária, situada no Estado-Membro em que a transportadora aérea comunitária exerce as principais funções financeiras e a fiscalização das operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade;

**Estação aeronáutica:** estação de serviço móvel aeronáutico, instalada no solo, a bordo de um navio ou numa plataforma marítima;

**Estação de rádio de controlo ar-solo:** estação de telecomunicações aeronáuticas, que se destina principalmente a agir as comunicações ligadas às operações e ao controlo das aeronaves numa determinada área;

**Estado de fabrico:** o Estado com jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave;

**Estado de ocorrência:** o Estado em cujo território ocorra um acidente ou incidente;

**Estado de origem da mercadoria:** o Estado em cujo território a mercadoria foi primeiramente embarcada para transporte numa aeronave;



**Estado de projeto:** o Estado que detenha a jurisdição sobre a organização responsável pelo projeto do tipo de aeronave;

**Estado de registo:** o Estado em cujo registo a aeronave está matriculada;

**Estado do operador:** o Estado onde o operador tem a sua sede social ou, caso a não tenha, o Estado onde tiver a sua residência permanente;

**Estado terceiro:** o Estado não integrante da União Europeia;

**Estado(s)-Membro(s) implicado(s):** o(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s) e o(s) Estado(s)-Membro(s) onde a(s) transportadora(s) que explora(m) o serviço aéreo está(ão) licenciada(s) ou o(s) Estado(s)-Membro(s) entre os quais ou dentro do(s) qual(ais) é efetuado um serviço aéreo

**Estrutura de espaço aéreo:** um volume específico de espaço aéreo configurado para assegurar a exploração segura e otimizada das aeronaves;

**Etapa de voo:** corresponde à operação de uma aeronave desde a sua decolagem até à aterragem seguinte<sup>15</sup>;

**Etapa de voo doméstico:** a etapa de voo que inclui todas as etapas de voo realizadas entre pontos do território nacional, incluindo as regiões autónomas;

**Etapa de voo internacional:** etapa de voo com o ponto de origem ou de destino fora do território nacional;

---

<sup>15</sup> Uma etapa de voo é classificada como doméstica ou internacional.



**EUROCONTROL:** Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, criada pela Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea, de 13 de dezembro de 1960;

**Evento excepcional:** circunstância em que a capacidade ATM é anormalmente reduzida de forma que o nível de atrasos ATFCM é anormalmente elevado em consequência de uma limitação planeada induzida por uma alteração operacional ou técnica, de condições meteorológicas adversas graves, da indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões políticas, de uma ação reivindicativa e da ativação da CCCAE pelo gestor da rede em resultado de uma ou várias destas causas;

**Exame médico:** inspeção, apalpação, toque, auscultação ou outros modos de investigação especialmente destinados a diagnosticar doenças;

**Examinadores médicos aeronáuticos:** pessoas qualificadas e licenciadas para a prática de Medicina, que possuam formação e experiência em Medicina Aeronáutica, e que estejam certificados pela ANAC como tal;

**Exatidão:** grau de conformidade entre o valor estimado ou medido e o valor verdadeiro ou grau de conformidade do valor fornecido de um elemento de dados com o seu valor real no momento em que o elemento de dados é fornecido pela cadeia de vigilância;

**Execução de funcionalidades ATM:** a aquisição, instalação e entrada em funcionamento de equipamentos e sistemas, incluindo os procedimentos operacionais associados, efetuadas pelas partes interessadas operacionais;



**Expedidor avançado:** o expedidor de carga ou de correio por conta própria, cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança, suficientes para permitir o transporte dessa carga em aeronaves de carga ou de correio em aeronaves de correio;

**Expedidor conhecido:** o expedidor de carga ou de correio por conta própria, cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança, suficientes para permitir o transporte de carga ou correio em qualquer aeronave, desde que aprovado pela ANSAC e cujos dados constem na base de dados da União, relativa à segurança da cadeia de abastecimento;

**Expedidor desconhecido:** expedidor que não é reconhecido por uma transportadora aérea ou por um Agente Reconhecido, que lhes entregue carga ou outra consignação;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

F)

**Facilitação:** o conjunto de medidas e procedimentos com o objetivo de facilitar o tráfego aéreo expedito entre Estados e eliminar atrasos desnecessários do avião, tripulação, passageiros, carga e correio, no que se refere em especial à imigração, alfândega e outras entidades relacionadas com a segurança operacional, bem como a regularidade e eficiência da navegação aérea;

**Faixa de frequências aeronáuticas:** uma inscrição no quadro de atribuições de frequências dos Regulamentos das Radiocomunicações da UIT de uma dada faixa de frequências na qual se fazem as atribuições de frequências para o tráfego aéreo geral;





**Faixa horária:** a hora prevista de chegada ou de partida disponível ou atribuída a um movimento de aeronave, numa data específica, num aeroporto coordenado;

**Faixa horária de partida da gestão do fluxo de tráfego aéreo:** hora calculada de descolagem, atribuída pela unidade central ATFM, com uma tolerância horária gerida pela unidade ATS local;

**Falha do software:** incapacidade de um programa para executar uma função requerida;

**Fase anterior ao voo:** período compreendido entre a primeira apresentação de um plano de voo e o momento em que é transmitida a primeira autorização do controlo de tráfego aéreo;

**Fases críticas de voo no caso dos aviões:** a corrida de descolagem, a trajetória de descolagem do voo, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem, incluindo a corrida de aterragem, e quaisquer outras fases de um voo conforme determinado pelo piloto-comandante;

**Fases críticas de voo no caso dos helicópteros:** a rolagem, o voo estacionário, a descolagem, a aproximação final, a aproximação falhada, a aterragem e quaisquer outras fases de voo, conforme determinado pelo piloto-comandante;

**Federal Aviation Regulations:** normas técnicas emitidas pela FAA;

**Folga semanal:** período de trinta e seis horas livre de serviço para o tripulante, que inclui duas noites consecutivas;



**Formação:** conjunto de todos os cursos teóricos, exercícios práticos, incluindo simulação, e formação em tráfego real, necessários para adquirir e manter as competências específicas para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo, englobando a formação inicial, a formação operacional no órgão de controlo, a formação contínua, a formação de instrutores para a formação em tráfego real e a formação de examinadores ou avaliadores;

**Formação básica:** é um conjunto de matérias teóricas e práticas específicas para a obtenção de uma qualificação, distribuídas por módulos, a serem avaliadas por organizações de formação certificadas, ou pela ANAC;

**Formação contínua:** a formação que se destina à manutenção da validade dos averbamentos da licença;

**Formação de instrutores para a formação em tráfego real:** a formação que se destina à obtenção do averbamento de instrutor;

**Formação inicial:** a formação básica e a obtenção da qualificação, que se destina à obtenção de uma licença de instruendo de controlo de tráfego aéreo, ou de piloto ou técnico de manutenção ou tripulante de cabina;

**Formação operacional no órgão de controlo:** a formação que compreende uma fase de transição com tráfego simulado e uma fase com tráfego real e que se destina à obtenção de uma licença de controlador de tráfego aéreo;

**Fornecedor conhecido de provisões de bordo:** um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo a uma transportadora aérea ou a um fornecedor reconhecido, mas não diretamente à aeronave;



**Fornecedor conhecido de provisões do aeroporto:** um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões do aeroporto nas zonas restritas de segurança;

**Fornecedor reconhecido de provisões de bordo:** um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo diretamente à aeronave;

**Franchising:** a concessão por parte de uma transportadora aérea, do direito de utilização de alguns dos seus elementos de identidade empresarial – tais como, o código designador de voo, logotipo e símbolos comerciais – a uma entidade franqueada, mediante o pagamento de uma franquia;

**Frete:** carregamento, coisa transportada (ver definição de carga);

**Frete Expresso:** material temporalmente crítico, incluindo fretes, encomendas pequenas, documentos e correio, normalmente levantado e distribuído ao domicílio;

**Fronteira:** plano lateral ou vertical que delimita o espaço aéreo dentro do qual um órgão ATC presta serviços de tráfego aéreo;

**Funcionalidade ATM:** um grupo de funções operacionais ou serviços ATM relacionados com a trajetória, a gestão do espaço aéreo e de superfície ou a partilha de informações nos ambientes operacionais em rota, do terminal, do aeroporto ou da rede;

A B C D E F **G** H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**G)**



**Gabinete de informação dos serviços de tráfego aéreo:** uma unidade ATS criada para receber relatórios sobre os ATS e planos de voo apresentados antes da primeira entrega de uma autorização do controlo do tráfego aéreo;

**Garantia de segurança:** o conjunto de ações planeadas e sistemáticas necessárias para proporcionar a confiança adequada na obtenção de um nível de segurança aceitável ou tolerável para um produto, serviço, organização ou sistema funcional;

**Gestão de ameaças:** processo de deteção e resposta às ameaças com contramedidas que reduzam ou eliminem as suas consequências e atenuem a probabilidade de erros ou de situações indesejadas na aeronave;

**Gestão de erros:** processo de deteção e de resposta a erros com contramedidas que reduzem ou eliminam as suas consequências e diminuem a probabilidade de erros ou de situações indesejadas na aeronave;

**Gestão de fluxos e de capacidade de tráfego aéreo:** uma função estabelecida com o objetivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de setores de controlo e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes;

**Gestão do espaço aéreo:** uma função de planeamento cujo objetivo primordial é maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação



do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo;

**Gestão do tráfego aéreo (ATM):** o conjunto das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficaz das aeronaves durante todas as fases das operações;

**Gestor da rede:** o organismo criado nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu, para exercer as funções previstas nesse artigo do mesmo regulamento;

**Grande infraestrutura de transporte aéreo:** o aeroporto civil, identificado pela ANAC, onde se verifiquem mais de 50.000 movimentos por ano, considerando-se um movimento uma aterragem ou uma descolagem, salvo os destinados exclusivamente a ações de formação em aeronaves ligeiras;

**Grupo de transportadores:** dois ou mais transportadores participando na realização de voos da mesma categoria, por conta do mesmo fretador, entre o mesmo país de origem e cada uma das parcelas do território português;

**Guia de testes de qualificação:** documento destinado a demonstrar que as qualidades de um FSTD em matéria de performance e de manuseamento representam as de uma aeronave, classe de avião ou tipo de helicóptero simulado, dentro dos limites prescritos, e que todos os requisitos aplicáveis foram cumpridos<sup>16</sup>;

---

<sup>16</sup> O QTG inclui quer os dados da aeronave, a classe de avião ou o tipo de helicóptero quer os dados do FSTD utilizados para apoiar a validação;



A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

H)

**Helicóptero:** uma aeronave mais pesada do que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reações aerodinâmicas sobre um ou mais rotores que giram impulsionados por um motor em torno de eixos aproximadamente verticais;

**Helicóptero da categoria A:** um helicóptero multimotor com as características de isolamento dos motores e dos sistemas especificadas nos códigos de aeronavegabilidade aplicáveis e capacidade para realizar operações com base em dados de descolagem e de aterragem estabelecidos de acordo com um conceito de falha do motor crítico que garante uma área de superfície designada adequada e uma capacidade de desempenho adequada para prosseguir um voo seguro ou efetuar uma descolagem interrompida em segurança, em caso de falha de motor;

**Helicóptero da categoria B:** um helicóptero monomotor ou multimotor que não cumpre as normas para a categoria A. Os helicópteros da categoria B não têm capacidade garantida para continuar o voo em segurança em caso de falha de motor, assumindo-se a necessidade de executar uma aterragem não programada;

**Heliporto:** o aeródromo ou área definida em terra, na água ou em estrutura utilizada, ou que se pretenda utilizar no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de helicópteros;

**Heliporto de superfície:** o heliporto situado no solo ou na água;



**Heliporto elevado:** o heliporto situado sobre uma estrutura artificial mais alta que o solo;

**Heliporto flutuante:** o heliporto situado numa estrutura flutuante<sup>17</sup>;

**Hidroavião:** uma aeronave de asa fixa concebida para descolar e aterrar na água, incluindo os anfíbios operados como hidroaviões;

**Hora de apresentação:** hora determinada pelo operador para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;

**Hora estimada de chegada:** no caso dos voos IFR, a hora a que se prevê que a aeronave chegue à vertical do ponto designado, definido por referência a ajudas à navegação, a partir do qual se prevê dar início a um procedimento de aproximação por instrumentos ou, se o aeródromo não tiver associada qualquer ajuda à navegação, a hora a que a aeronave chegue à vertical do aeródromo. No caso dos voos VFR, a hora a que está previsto a aeronave chegar à vertical do aeródromo;

**Hora estimada de saída da placa de estacionamento:** hora em que se prevê que a aeronave inicie o movimento associado à partida;

**Hora estimada de saída dos calços:** hora estimada em que a aeronave iniciará o movimento associado à partida;

**Hora local:** período de sessenta minutos, reportado ao local da base, até ao limite de quarenta e oito horas, a contar da partida desse local, e reportado ao local de origem do voo após decorridas quarenta e oito horas da partida do local da base;

---

<sup>17</sup> Definição construída a partir do Decreto-Lei nº 289/2003, de 14 de novembro de 2003.



**Hora prevista de aproximação:** a hora a que o ATC prevê que uma aeronave, na sequência de um atraso, abandone a posição de espera para executar a sua aproximação com vista à aterragem;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

I)

**Identificação da aeronave:** grupo de letras, algarismos ou combinação destes, idêntico ao indicativo de chamada da aeronave a utilizar nas comunicações ar-terra ou que constitui o seu equivalente em código, e que é usado para identificar a aeronave nas comunicações terra-terra dos serviços de tráfego aéreo;

**Identificação de aeronave por ligação descendente:** a identificação de aeronave transmitida pelos componentes de bordo dos sistemas de vigilância através de um sistema de vigilância ar-solo;

**Imobilização:** a proibição formal de descolagem de uma aeronave e a adoção das medidas necessárias para o efeito;

**Impacto na rede:** no contexto da função de gestão das radiofrequências, uma situação em que uma atribuição de radiofrequências degradará, obstruirá ou interromperá o funcionamento de uma ou mais atribuições de radiofrequências da rede, ou impedirá a utilização ótima das faixas de frequências aeronáuticas dentro do âmbito de aplicação do presente regulamento;





**Implantação do SESAR:** as atividades e os processos relacionados com a industrialização e execução de funcionalidades ATM identificadas no Plano Diretor ATM;

**Incidente:** uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações;

**Incidente com mercadoria perigosa:** o incidente associado e relacionado com o transporte de mercadoria perigosa, ocorrendo não necessariamente a bordo da aeronave, do qual resultem lesões simples a pessoas ou danos a bens, incêndio, derrame, fuga de fluido ou radiação, ou outro indício de que a integridade da embalagem não se manteve nas devidas condições<sup>18</sup>;

**Incidente de segurança:** uma ocorrência com implicações negativas na segurança e proteção das pessoas e dos bens;

**Incidente grave:** um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente, o que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com vista à realização de um voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado;

---

<sup>18</sup> Integra ainda o conceito de incidente com mercadoria perigosa qualquer ocorrência relacionada com o transporte de mercadorias perigosas que coloque seriamente em risco a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes; e ainda:

- 1) Uma ocorrência, que não um acidente com mercadorias perigosas, associada e relacionada com o transporte aéreo de mercadorias perigosas, que não sobrevém necessariamente a bordo de uma aeronave, mas que está na origem de danos pessoais e materiais, incêndios, ruturas, derrames ou fugas de líquidos, radiações ou outros indícios de que a embalagem não manteve a integridade;
- 2) Uma ocorrência relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, que compromete gravemente a segurança de uma aeronave ou dos seus ocupantes;



**Incursão na pista:** qualquer ocorrência num aeródromo que envolva a presença incorreta de uma aeronave, de um veículo ou de uma pessoa na zona protegida de uma superfície designada para a aterragem e descolagem de aeronaves;

**Indicador de local OACI:** o código de quatro letras formulado de acordo com as regras prescritas pela OACI no seu manual DOC 7910 e atribuído ao local de uma estação aeronáutica fixa;

**Indicador de ruído:** um parâmetro físico-matemático para a descrição do ruído ambiente que tenha uma relação com um efeito prejudicial;

**Indicador de ruído diurno (*L<sub>d</sub>*):** o indicador de ruído associado ao incómodo durante o período diurno. É equivalente a *L<sub>day</sub>*;

**Indicador de ruído diurno-entardecer-noturno (*L<sub>den</sub>*):** o indicador de ruído associado ao incómodo global;

**Indicador de ruído do entardecer (*L<sub>e</sub>*):** o indicador de ruído associado ao incómodo durante o período do entardecer. É equivalente a *L<sub>evening</sub>*;

**Indicador de ruído noturno (*L<sub>n</sub>*):** o indicador de ruído associado a perturbações do sono. É equivalente a *L<sub>night</sub>*;

**Indicadores de desempenho:** indicadores utilizados para efeitos de controlo, avaliação comparativa e análise do desempenho;

**Indicadores de desempenho fundamentais:** indicadores de desempenho utilizados para efeitos de definição de objetivos de desempenho;



**Industrialização de funcionalidades ATM:** as atividades e os processos, após respetiva validação, que incluem a normalização, a certificação e a produção pela indústria transformadora (fabricantes de equipamentos de terra e de bordo);

**Informação *AIRMET*:** informação publicada por um centro de observação meteorológica relativamente à ocorrência ou possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos em rota que possam afetar a segurança das operações de aeronaves realizadas a baixa altitude e que não estava incluída nas previsões publicadas para os voos a altitude baixa na região de informação de voo ou subárea em questão;

**Informação de tráfego:** a informação fornecida por um serviço de tráfego aéreo para alertar um piloto para outro tráfego aéreo conhecido ou observado, que possa estar na proximidade ou na rota de voo prevista, e ajudar o piloto a evitar uma colisão;

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

**Informação *SIGMET*:** informação prestada por uma estação de observação meteorológica sobre a ocorrência ou possibilidade de ocorrência de fenómenos meteorológicos específicos em rota que possam afetar a segurança das operações de aeronaves;

**Informações desidentificadas:** as informações decorrentes dos relatórios de ocorrências dos quais foram retirados todos os dados pessoais, tais como os nomes e os endereços de pessoas singulares;



**Infraestruturas aeroportuárias:** o conjunto de terrenos, de construções, de instalações, de equipamentos e de edifícios ou de parte de edifícios utilizados para as atividades e serviços aeroportuários e, acessoriamente, para as atividades comerciais;

**Inoperante:** um componente de bordo que não cumpre o objetivo pretendido ou de forma sistemática não funciona dentro dos limites ou margens de tolerância operacionais estabelecidos;

**Inquérito:** uma avaliação das operações para determinar as necessidades em matéria de segurança<sup>19</sup>;

**Inquérito pessoal:** verificação da identidade e antecedentes de uma pessoa, incluindo o registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança dos aeroportos, nos termos do capítulo 11 do Anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, de 4 de março, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;

**Inspeção:** processo de verificação com vista a examinar, testar, aferir ou por qualquer outra forma comparar um objeto ou processo com os requisitos legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis;

**Inspeção antes de voo:** a inspeção que se efetua antes de cada voo para verificar se a aeronave está apta a efetuar o voo pretendido;

**Inspeção de placa:** a inspeção das aeronaves de países terceiros;

---

<sup>19</sup> Tal inclui a identificação das vulnerabilidades que poderão ser exploradas para cometer um ato de interferência ilícita, apesar da implementação de medidas e procedimentos de segurança, e a recomendação de medidas de proteção compensatórias proporcionais à ameaça, para fazer face a um risco identificado;



**Inspeção na plataforma de estacionamento:** a inspeção efetuada a aeronaves, qualificações da tripulação de voo e de cabina e documentação de voo para verificar a conformidade com os requisitos aplicáveis;

**Instalação de navegação aérea:** qualquer unidade física utilizada na prestação de serviços necessários para facilitar a navegação aérea, nomeadamente, gestão de tráfego aéreo, meteorologia e telecomunicações;

**Instrução do controlo de tráfego aéreo:** diretivas emitidas pelo controlo de tráfego aéreo ao piloto para que execute uma determinada ação;

**Instruções técnicas:** a última edição em vigor das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea, incluindo quaisquer suplementos e adendas, aprovada e publicada pela Organização da Aviação Civil Internacional;

**Instruções técnicas para o transporte de mercadorias perigosas:** os procedimentos e requisitos técnicos para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea;

**Instrutor de voo:** Instrutor com privilégios para ministrar formação a bordo de uma aeronave, de acordo com a Parte FCL;

**Integridade:** grau de segurança operacional de que um dado aeronáutico ou o seu valor não foram perdidos nem alterados desde a originação do dado ou a sua alteração autorizada;

**Intenção de voo:** a trajetória de voo e os dados de voo associados, uns e outros permanentemente atualizados, que descrevem o trajeto previsto de um voo até ao seu destino;



**Interferências prejudiciais:** qualquer interferência, conforme definida no Regulamento das Radiocomunicações da UIT, que comprometa o funcionamento de um serviço de radiocomunicações ou de qualquer outro serviço de segurança, ou que degrade seriamente, ou destrua ou interrompa repetidamente um serviço de radiocomunicações que opere de acordo com a legislação ou regulamentação aplicável;

**Interoperabilidade:** um conjunto de características funcionais, técnicas e operacionais de que devem ser dotados os sistemas e componentes da REGTA e os procedimentos para a sua operação, que permita a sua exploração segura, uniforme e eficaz. A interoperabilidade obtém-se fazendo com que os sistemas e componentes cumpram os requisitos essenciais;

**Intervalo:** período de tempo igual ou superior a três horas e inferior ao período de repouso, contado a partir do final de um setor voado até ao início do sector seguinte, sendo contabilizado como período de serviço de voo;

**Intervalo para retificação:** uma limitação da duração das operações com equipamento inoperacional;

**Investigação de segurança operacional:** as atividades realizadas por uma autoridade responsável por investigações de segurança a fim de prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, que compreendem a recolha e análise de informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou dos fatores contribuintes e, se for caso disso, a formulação de recomendações de segurança;



**Investigação médica:** avaliação de uma suspeita de patologia num requerente, por meio de exames e testes destinados a verificar a presença ou a ausência de um problema de saúde<sup>20</sup>;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

J)

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

L)

**Lado ar:** a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é restrito, reservado e controlado.

**Lado terra:** todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar<sup>21</sup>;

**Liberdades do Ar:** conjunto de direitos de tráfego negociados em acordos de serviço aéreo, que concedem à(s) empresa(s) aérea(s) de um Estado a prerrogativa de entrar e aterrar e no território do outro Estado parte do acordo:

- 1) **Primeira liberdade:** o direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- 2) **Segunda liberdade:** o direito de aterrar, para fins não comerciais;
- 3) **Terceira liberdade:** direito ou privilégio, em relação a serviços aéreos regulares internacionais, concedido por um Estado a outro Estado para desembarcar no território do primeiro Estado, tráfego originado no Estado de licenciamento da transportadora aérea;

<sup>20</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014].

<sup>21</sup> As zonas dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, não incluídos no lado ar.



- 4) **Quarta liberdade:** direito ou privilégio, em relação a serviços aéreos regulares internacionais, concedido por um Estado a outro Estado para embarcar, no território do primeiro Estado, tráfego destinado ao Estado de licenciamento da transportadora aérea;
- 5) **Quinta liberdade:** direito ou privilégio, em relação a serviços aéreos regulares internacionais, concedido por um Estado a outro Estado para desembarcar e embarcar, no território do primeiro Estado, tráfego originado ou com destino a um Estado terceiro;
- 6) **Sexta liberdade:** direito ou privilégio, em relação a serviços aéreos regulares internacionais, de transportar através do Estado de licenciamento da transportadora aérea (ponte), tráfego que se desloca entre dois outros Estados;
- 7) **Sétima liberdade:** direito ou privilégio, em relação a serviços aéreos regulares internacionais, concedido por um Estado a outro Estado para transportar tráfego entre o Estado concedente e qualquer Estado terceiro sem exigir que a operação inclua um ponto no território do Estado de licenciamento da transportadora aérea;
- 8) **Oitava liberdade:** direito ou privilégio, nos serviços aéreos regulares internacionais, de transportar tráfego com direitos de cabotagem entre dois pontos no território do Estado concedente, num serviço aéreo que tem origem ou final no território do Estado de licenciamento da transportadora aérea estrangeira (em conexão com a sétima liberdade do ar) ou fora deste território (também conhecida como “cabotagem consecutiva”);
- 9) **Nona liberdade:** direito ou privilégio, em relação a serviços aéreos regulares internacionais, de transportar tráfego de cabotagem do Estado concedente, num serviço explorado inteiramente no território deste Estado;





**Licença:** permissão, seja qual for a sua denominação, que dá ao seu legítimo titular o direito de prestar serviços de acordo com as qualificações e os averbamentos dela constantes;

**Licença de controlador de tráfego aéreo:** o título emitido que permite ao seu titular prestar serviços de controlo de tráfego aéreo, de acordo com as qualificações e os averbamentos dele constantes;

**Licença de exploração:** uma autorização concedida pela autoridade de licenciamento competente a uma empresa, que lhe permite prestar serviços aéreos como indicado na licença;

**Licença de piloto de aeronave ligeira (LAPL):** a licença de piloto de recreio a que se refere o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 800/2013 da Comissão, de 14 de agosto de 2013, pelo Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e pelo Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão, de 29 de janeiro de 2014;

**Licença de trabalho aéreo:** a permissão administrativa prévia concedida pela ANAC, que permite ao seu titular estabelecer-se em território nacional para o exercício da atividade de trabalho aéreo, sem prejuízo da necessidade de obter COTA;

**Licença Parte FCL:** uma licença de tripulante que satisfaz os requisitos do Anexo 1 do Regulamento n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro;

**Limitação:** condição restritiva, inscrita no certificado médico, na licença ou no relatório médico de tripulante de cabina e que deve ser cumprida no exercício dos privilégios da licença ou dos certificados de tripulante de cabina;



**Limitação operacional de passageiros (OPL – Classe 2 e privilégios LAPL):** o titular de um certificado médico com uma limitação OPL só pode pilotar uma aeronave sem passageiros a bordo;

**Limitação operacional de segurança para pilotos (OSL – Classe 2 e privilégios LAPL):** o titular de um certificado médico com uma limitação OSL só pode pilotar uma aeronave se outro piloto totalmente qualificado para atuar como piloto comandante na classe ou tipo de aeronave relevante estiver a bordo, a aeronave estiver equipada com comandos duplos e o outro piloto ocupar um lugar aos comandos;

**Limitação operacional multipiloto (OML – Só classe 1):**

- 1) Quando o titular de uma CPL, ATPL ou MPL não satisfizer integralmente os requisitos necessários para um certificado médico de classe 1 e tiver sido remetido para a autoridade de licenciamento, esta deve avaliar se o certificado médico pode ser emitido com uma OML “válido apenas como ou com um copiloto qualificado”<sup>22</sup>;
- 2) O titular de um certificado médico com uma OML só deve pilotar uma aeronave em operações multipiloto, quando o outro piloto for plenamente qualificado para o tipo de aeronave em causa, não estiver sujeito a uma OML e não tiver completado 60 anos de idade;
- 3) A OML relativa a certificados médicos de classe 1 apenas pode ser imposta e retirada pela autoridade de licenciamento;

**Limite de autorização:** ponto até onde é válida uma autorização concedida a uma aeronave pelo controlo de tráfego aéreo;

---

<sup>22</sup> Esta avaliação é efetuada pela autoridade de licenciamento, de acordo com o Regulamento n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014].



**Líquidos, aerossóis e géis:** produtos sujeitos a restrições de transporte pelo passageiro, como bagagem de cabine, como sejam, cremes, loções, misturas líquidos/sólidos e o conteúdo de embalagens pressurizadas, designadamente pasta de dentes, gel de cabelo, bebidas, sopas, xaropes, perfumes, espuma de barbear e outros artigos de consistência semelhante;

**Lista de atribuição de códigos:** um documento que especifica a distribuição global dos códigos SSR aos Estados-Membros e às unidades de (ATS), aprovado pelos Estados-Membros e publicado no plano de navegação aérea para a região europeia da OACI;

**Lista de equipamento mínimo:** a lista elaborada pelo operador e aprovada pela ANAC, que estabelece as condições em que um determinado tipo de aeronaves pode ser operado, ainda que com alguns equipamentos inoperativos, devendo esta lista estar em conformidade ou ser mais restritiva do que a lista principal de equipamento mínimo aplicável;

**Lista de equipamento mínimo de referência:** a lista elaborada pelo construtor para um determinado tipo de aeronave, aprovada pela autoridade aeronáutica do Estado de projeto, que define os equipamentos que podem estar inoperativos no início de um voo;

**Lista de procedimentos de aceitação de mercadorias perigosas ou Lista de verificação de aceitação:** a lista utilizada para auxiliar a verificação externa de volumes de mercadorias perigosas e os documentos associados, para se determinar o cumprimento dos requisitos aplicáveis;



**Local de atividade principal:** os serviços centrais ou a sede social da empresa onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das suas atividades;

**Local de operação:** um local, que não um aeródromo, escolhido pelo operador ou pelo comandante, para efetuar uma aterragem, uma descolagem e/ou operações de carga exterior.

**Local de operação HEMS:** um local selecionado pelo comandante durante um voo HEMS para realizar operações de emergência médica;

**Local HHO:** uma área especificada onde um helicóptero efetua uma transferência com a ajuda de um guincho;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**M)**

**Manga:** corredor que liga as posições de estacionamento das aeronaves ao edifício da área de espera do lado ar;

**Manual da organização de manutenção (MOM):** o(s) documento(s) que conte(m) as disposições que especificam o âmbito dos trabalhos de manutenção e que integram o objeto da certificação da organização, bem como a forma como a organização tenciona cumprir as disposições legais aplicáveis, nomeadamente, as da subparte F da parte M do anexo I ou da parte 145 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, da Comissão de 26 de novembro de 2014;



**Manual de aeródromo:** o manual que contém toda a informação relativa à infraestrutura em causa, nomeadamente, à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais de segurança e de segurança operacional, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo;

**Manual de gestão da continuidade da aeronavegabilidade:** o(s) documento(s) que conte(m) as disposições que especificam o âmbito dos trabalhos de gestão da aeronavegabilidade e que integram o objeto da aprovação da organização, bem como a forma como a organização tenciona cumprir as disposições legais aplicáveis;

**Manual de operações de voo:** o manual elaborado pelo operador e aprovado pela ANAC, que contém todas as instruções e informações necessárias à execução das tarefas e responsabilidades do pessoal de operações no desempenho das suas funções;

**Manual de voo da aeronave:** o manual associado ao certificado de navegabilidade, que contém as condições e limitações da operação da aeronave, bem como as instruções e informações necessárias aos membros da tripulação técnica de voo para a operação segura da aeronave;

**Manual Técnico da OACI:** os manuais técnicos são documentos elaborados pela OACI e contêm informação e orientações de natureza técnica, com vista à divulgação e aplicação uniforme das normas, das práticas recomendadas e dos procedimentos, emanados pela OACI;

**Manutenção:** Qualquer revisão, reparação, inspeção, substituição, modificação ou retificação de avarias, bem como qualquer combinação destas operações, executada numa aeronave ou num componente da aeronave, à exceção da inspeção antes de voo;



**Manutenção de base:** as operações de manutenção que não sejam consideradas de manutenção de linha;

**Manutenção de linha:** as operações de manutenção que devem ser executadas antes do voo a fim de assegurar que a aeronave está preparada para o voo pretendido, nomeadamente pesquisa de avarias, pequenas reparações ou pequenas modificações que não requeiram desmontagens extensas e que possam ser executadas com meios simples, podendo incluir substituição de componentes, manutenção programada, inspeções visuais pouco profundas ou pouco extensas, abrangendo elementos estruturais ou sistemas internos desde que acessíveis através de painéis ou portas de abertura rápida;

**Mapa estratégico de ruído:** um mapa para fins de avaliação global da exposição ao ruído ambiente exterior, em determinada zona, devido a várias fontes de ruído, ou para fins de estabelecimento de previsões globais para essa zona;

**Massa à descolagem:** a massa de uma aeronave no momento da sua descolagem;

**Massa de tráfego:** a massa dos passageiros, bagagens e carga, incluindo bagagem de mão, para um determinado voo;

**Massa em vazio:** a massa total da aeronave e seus componentes, incluindo todo o equipamento fixo, contrapesos fixos, combustível não utilizável, óleo não drenável e a totalidade do fluido hidráulico;

**Massa máxima à aterragem:** a massa máxima total autorizada para uma aterragem em condições normais;



**Massa máxima à decolagem:** corresponde a um valor certificado, específico de cada tipo de aeronave, constante do certificado de aeronavegabilidade da aeronave do manual de voo ou outro documento oficial;

**Massa operacional em vazio:** a massa total da aeronave pronta para um tipo específico de operação, excluindo todo o combustível utilizável e a massa de tráfego, e incluindo a tripulação e respetiva bagagem, *catering*, equipamento amovível para serviço de bordo, água potável e produtos químicos para as instalações sanitárias;

**Material da transportadora aérea:** o material cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea ou que é utilizado por uma transportadora aérea;

**Material de orientação:** material não vinculativo elaborado pela EASA para ajudar a ilustrar o significado de um requisito ou especificação e que serve de apoio na interpretação do regulamento de base, das suas regras de execução e dos AMC;

**Mecanismo de comunicação ponto-a-ponto:** mecanismo de comunicação estabelecido entre dois órgãos ATC ou entre órgãos ATS e órgãos de controlo militar, em que cada uma das partes dispõe das mesmas capacidades de comunicação para o intercâmbio de informações entre sistemas de processamento de dados de voo e em que qualquer das partes pode iniciar a comunicação;

**Medida de gestão do fluxo de tráfego aéreo:** medida adotada para garantir a gestão do fluxo de tráfego aéreo e a gestão da capacidade;



**Meios de conformidade aceitáveis:** normas não vinculativas adotadas pela EASA para ilustrar a forma de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução;

**Meios de conformidade alternativos:** meios que propõem alternativas a um meio de conformidade aceitável existente ou novos meios de estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, para os quais a EASA não adotou AMC correspondentes;

**Membro da tripulação:** a pessoa designada por um operador para desempenhar funções numa aeronave durante o período de serviço de voo;

**Membro da tripulação de cabina:** a pessoa não pertencente à tripulação técnica de voo, qualificada para exercer funções de segurança a bordo de uma aeronave utilizada em transporte comercial de passageiros;

**Membro da tripulação técnica:** um membro da tripulação envolvido em operações HEMS, HHO ou NVIS de transporte aéreo comercial, que não um membro da tripulação de voo ou de cabina, designado pelo operador para exercer funções na aeronave ou em terra e para prestar assistência ao piloto nas operações HEMS, HHO ou NVIS, que podem exigir a utilização de equipamento de bordo especializado;

**Membro da tripulação técnica de voo:** o membro da tripulação titular de uma licença e responsável pelas tarefas essenciais à condução de uma aeronave durante o período de serviço de voo;

**Mercadorias perigosas:** os artigos ou substâncias passíveis de apresentar riscos significativos para a saúde, segurança ou bens, quando transportados por via aérea, que se encontram descritos no documento n.º 9284 da OACI,





relativo a instruções técnicas para o transporte aéreo de mercadorias perigosas;

**Mês:** período de quatro semanas consecutivas;

**Métodos de rastreio da carga:** conjunto de meios técnicos ou de outro tipo, aplicados à carga, com vista a detetar e impedir o transporte por via aérea, de artigos proibidos ou mercadorias perigosas não declaradas, que possam ser utilizados para a prática de atos ilícitos;

**Mínimos de operação de aeródromo:** os limites de utilização de um aeródromo para descolagem ou aterragem, normalmente expressos em termos de visibilidade ou alcance visual da pista, altitude ou altura de decisão ou altitude ou altura mínima de descida e condições de nebulosidade;

**Modalidade de um serviço de assistência em escala:** qualquer das atividades que integram cada um dos serviços de assistência em escala;

**Modelo de dispositivo de treino básico de instrumentos (modelo BITD):** uma determinada combinação de *hardware* e de *software*, que obteve uma qualificação de BITD;

**Modificação:** alteração feita numa aeronave, suas peças, componentes ou equipamentos de acordo com procedimentos aprovados pela ANAC;

**Modo SSR:** identificador convencional relacionado com funções específicas dos sinais de interrogação emitidos por um interrogador SSR. Existem quatro modos especificados no anexo 10 da OACI: A, C, S e intermodo;



**Momento da aplicabilidade:** o momento em que o elemento de dados foi medido pela cadeia de vigilância ou o momento para o qual foi calculado pela cadeia de vigilância;

**Monitorização de dados de voo (FDM):** a utilização proactiva e não punitiva de dados de operações de rotina, em formato digital, com o objetivo de melhorar a segurança da aviação;

**Motoplanador:** classe específica de planador motorizado que tem um motor integrado e não retráctil e uma hélice não retráctil<sup>23</sup>;

**Movimento:** uma aterragem ou uma descolagem;

**Movimentos de transporte aéreo comercial:** soma das descolagens e aterragens relacionadas com o transporte de passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento, calculada como uma média dos três anos anteriores à adoção do plano de desempenho, independentemente da massa máxima à descolagem e do número de lugares para passageiros;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**N)**

**Não-cumprimento:** falha de cumprimento de requisitos;

**Navegação regional RNAV:** método de navegação que permite efetuar operações de aeronaves em qualquer trajetória de voo desejada dentro da cobertura das ajudas à navegação baseadas no solo ou no espaço ou dentro

---

<sup>23</sup> Deve ser capaz de descolar e ganhar altitude com a sua própria potência em conformidade com o seu manual de voo;



dos limites de capacidade de ajudas autónomas ou a combinação destas ajudas;

**Neutralização:** impedir a concretização de um ato de interferência ilícita contra a segurança da aviação civil, no momento de uma tentativa, através da intervenção especializada de pessoal das forças e serviços de segurança interna, com os meios necessários para agir e deter;

**Nível:** termo genérico relativo à posição vertical de uma aeronave em voo, significando, consoante o caso, a altura, a altitude ou o nível de voo;

**Nível aceitável:** um critério referencial, estabelecido para ser usado como base de avaliação do nível de cumprimento por parte de uma organização ou entidade;

**Nível de cruzeiro:** o nível mantido durante uma parte significativa de um voo;

**Nível de transição:** o nível de voo mais baixo disponível para utilização acima da altitude de transição;

**Nível de voo:** uma superfície de pressão atmosférica constante determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1013,2 hectopascals (hPa) e separada das outras superfícies análogas por determinados intervalos de pressão;

**Nível de voo de transferência:** nível de voo acordado durante a coordenação no caso de voo nivelado, ou nível de voo autorizado para o qual a aeronave se dirige, caso esteja em fase de subida ou descida no ponto de coordenação;



**Noite:** o período de tempo que decorre desde o fim do crepúsculo civil vespertino até ao princípio do crepúsculo civil matutino, ou qualquer outro período entre o pôr e o nascer do sol, que possa ser estabelecido pela ANAC<sup>24</sup>;

**Noite local:** qualquer período, de oito horas, entre as 22 e as 8 horas locais;

**Nome de embarque:** a designação utilizada em todos os documentos e notificações e, quando apropriado, nas embalagens, para descrever um determinado artigo ou substância;

**Norma (*Standard* - *OACI*):** especificação de, características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, de aplicação uniforme e que é reconhecida como necessária para a segurança operacional ou para a regulação da navegação aérea internacional e que os Estados Contratantes deverão cumprir, em conformidade com a Convenção de Chicago;

**Normas de segurança internacionais:** as normas de segurança operacional contidas na Convenção de Chicago e nos respetivos anexos em vigor no momento da inspeção;

**Normas e práticas recomendadas da OACI (*SARPS*):** as normas e práticas recomendadas são atos normativos, do Conselho da OACI, constantes dos Anexos, à Convenção de Chicago e que juntamente com os procedimentos internacionais (*PANS* e *SUPPS*) constituem a regulamentação técnica da OACI, relativa à navegação aérea internacional;

---

<sup>24</sup> O crepúsculo civil termina ao fim da tarde, quando o centro do disco solar se situa 6 graus abaixo da linha do horizonte e começa de manhã quando o centro do disco solar se situa 6 graus abaixo da linha do horizonte;



**Novo operador:** uma transportadora aérea que solicite, como parte de uma série de faixas, que lhe seja atribuída uma faixa horária num aeroporto para um determinado dia e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha no total de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia; ou:

- 1) Uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias para um serviço regular de transporte de passageiros sem escala entre dois aeroportos comunitários quando duas outras transportadoras, no máximo, explorem o mesmo serviço regular sem escalas entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas; ou
- 2) Uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias num aeroporto para um serviço regular de passageiros sem escalas entre esse aeroporto e um aeroporto regional, caso nenhuma outra transportadora explore um serviço regular direto de passageiros entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas; ou
- 3) Uma transportadora aérea que detenha mais de 5% do total de faixas horárias disponíveis num dado dia e num dado aeroporto, ou mais de 4% do total de faixas horárias disponíveis nesse dia num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte, não será considerada novo operador nesse aeroporto;

**Número UN:** o número de quatro algarismos atribuído pelo Comité de Peritos das Nações Unidas para o transporte de mercadorias perigosas, para identificar uma substância ou um conjunto de substâncias;



**Nuvem com significado operacional:** uma nuvem cuja base está abaixo dos 1500 m (5 000 pés) ou abaixo da altitude mínima de setor mais elevada, conforme a que for superior, ou um cúmulo-nimbo ou cúmulos-nimbos em torre, independentemente da sua altura;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

O)

**Objetivo de segurança:** uma declaração qualitativa ou quantitativa que define a frequência ou a probabilidade máximas previsíveis de ocorrência de uma situação de perigo;

**Objetivo vinculativo:** objetivo de desempenho adotado pelos Estados Membros no âmbito de um plano de desempenho a nível nacional ou de blocos funcionais de espaço aéreo e sujeito a um regime de incentivos que contemple recompensas, desincentivos e/ou planos de ações corretivas;

**Obrigação de serviço público:** qualquer obrigação imposta a uma transportadora aérea, em relação a qualquer rota para cuja exploração lhe tenha sido concedida uma licença por um Estado membro da União Europeia, de adotar todas as medidas necessárias para garantir a prestação de um serviço que satisfaça normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços, normas essas, que a transportadora aérea não respeitaria se atendesse apenas aos seus interesses comerciais;

**Observação:** exame visual, efetuado por um auditor, para determinar se é aplicada uma medida ou um procedimento de segurança;



**Observação de aeronave:** avaliação de um ou mais elementos meteorológicos a partir de uma aeronave em voo;

**Obstáculo:** todos os objetos fixos (temporários ou permanentes) e móveis, ou partes dos mesmos:

- 1) Localizados numa área destinada ao movimento de aeronaves no solo, ou
- 2) Erguidos acima de uma superfície definida para proteger as aeronaves em voo, ou
- 3) Situados fora dessas superfícies definidas e que tenham sido avaliados como sendo um perigo para a navegação aérea;

**Ocorrência:** um evento, relacionado com a segurança que ponha em perigo ou seja suscetível de pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas;

**Óculos de visão noturna:** um dispositivo binocular, de intensificação da luz, que se coloca na cabeça e permite melhorar a capacidade de manutenção das referências visuais de superfície durante a noite;

**Opções múltiplas de rotas:** a disponibilidade, para o utilizador do espaço aéreo, de mais do que uma opção na rede de rotas ATS;

**Operação comercial:** Qualquer operação de uma aeronave, mediante remuneração ou contra outra retribuição, que é posta à disposição do público ou, quando não seja posta à disposição do público, que é executada ao abrigo de um contrato entre um operador e um cliente, em que este último não tem qualquer controlo sobre o operador;

**Operação da categoria I abaixo da norma (LTS CAT I):** operação de aproximação e aterragem por instrumentos da categoria I, que utiliza uma



DH da categoria I, com um RVR inferior ao normalmente associado à DH aplicável, mas não inferior a 400 m;

**Operação da categoria II distinta da norma (OTS CAT II):** uma operação de aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com ILS ou MLS, em que parte ou a totalidade dos elementos do sistema de iluminação para aproximações de precisão da categoria II não está disponível, e com:

- 1) Uma DH inferior a 200 pés, mas não inferior a 100 pés; e
- 2) Um RVR igual ou superior a 350 m;

**Operação da classe de desempenho 1:** uma operação em que, no caso de falha do motor crítico, o helicóptero tem capacidade para aterrar dentro da distância disponível para aterragem interrompida ou para continuar o voo em segurança até uma área de aterragem adequada, dependendo do momento em que ocorre a falha;

**Operação da classe de desempenho 2:** operação em que, no caso de falha do motor crítico, o nível de desempenho é suficiente para permitir que o helicóptero continue o voo em segurança, exceto se a falha ocorrer no início da manobra de decolagem, ou no fim da manobra de aterragem, casos em que pode ser necessário efetuar uma aterragem forçada;

**Operação da classe de desempenho 3:** operação em que, no caso de falha do motor em qualquer altura durante o voo, pode ser necessário efetuar uma aterragem forçada com um helicóptero multimotor, sendo a mesma obrigatória no caso dos helicópteros monomotor;

**Operação de aproximação por instrumentos Tipo A:** uma aproximação por instrumentos com uma altura mínima de descida (MDH) ou altura de decisão (DH), não inferior a 250 pés;





**Operação de aproximação por instrumentos Tipo B:** aproximação por instrumentos, com uma altura de decisão (DH) inferior a 250 pés. As operações de aproximação por instrumentos do Tipo B, por sua vez, subdividem-se do seguinte modo:

- i) Categoria I (CAT I): Uma altura de decisão não inferior a 200 pés e simultaneamente uma visibilidade de 800 m e um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 550 m;
- ii) Categoria II (CAT II): Uma altura de decisão inferior a 200 pés mas não inferior a 100 pés e um alcance visual de pista não inferior a 300 m;
- iii) Categoria IIIA (CAT IIIA): Uma altura de decisão inferior a 100 pés, ou sem altura de decisão e um alcance visual de pista não inferior a 175 m;
- iv) Categoria IIIB (CAT IIIB): Uma altura de decisão inferior a 50 pés, ou sem altura de decisão e um alcance visual de pista inferior a 175 m, mas não inferior a 50 m.
- v) Categoria IIIC (CAT IIIC): Sem altura de decisão e sem limitações de alcance visual de pista.

**Operação de aviação geral:** operação de uma aeronave que não se considere uma operação de transporte aéreo comercial ou uma operação de trabalho aéreo;

**Operação de trabalho aéreo:** operação de aeronave utilizada em trabalho aéreo mediante qualquer tipo de remuneração;

**Operação de transporte aéreo comercial:** uma operação realizada por uma aeronave para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou contra outra retribuição;

**Operação HHO no mar:** um voo de helicóptero ao abrigo de uma aprovação HHO, cujo objetivo é facilitar a transferência de pessoas e/ou carga com a



ajuda de um guincho de ou para uma embarcação ou estrutura numa zona marítima ou para o próprio mar;

**Operação local com helicóptero:** uma operação de transporte aéreo comercial em helicópteros com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) superior a 3175 kg e uma configuração operacional máxima (MOPSC) de nove lugares de passageiros, ou inferior, em condições diurnas, nas rotas navegadas com referências visuais ao terreno, conduzida numa área geográfica local definida, especificada no manual de operações;

**Operação multipiloto para aviões:** uma operação que exige, pelo menos, dois pilotos que trabalhem em regime de cooperação em tripulação múltipla em aviões multipiloto ou em aviões monopiloto;

**Operação multipiloto para helicópteros:** uma operação que exige, pelo menos, dois pilotos que trabalhem em regime de cooperação em tripulação múltipla em helicópteros multipiloto;

**Operação uniforme:** a exploração da REGTA de tal forma que, na perspetiva do utilizador, funcione como um sistema unitário;

**Operações no mar (*offshore*):** operações que, normalmente, incluem uma parte substancial de sobrevoo de áreas marítimas, com partida de ou destino a locais no mar;

**Operador:** uma pessoa singular ou coletiva que opere ou que se proponha operar uma ou mais aeronaves;

**Operador aéreo:** uma pessoa, organização ou empresa que efetue ou se ofereça para efetuar uma operação de transporte aéreo;



**Operador de aeródromo:** o titular do certificado de aeródromo;

**Operador de aeronave:** a pessoa ou entidade, que não seja uma transportadora aérea, que disponha de forma contínua e real da utilização ou exploração da aeronave<sup>25</sup>;

**Operador de trabalho aéreo:** a entidade prestadora de serviços de trabalho aéreo sujeita a controlo pela autoridade de aviação civil do respetivo Estado de origem para o exercício dessa atividade;

**Operador de transporte aéreo comercial:** operador que presta ao público, a título oneroso, serviços de transporte aéreo regular ou não-regular, de passageiros, correio ou carga<sup>26</sup>;

**Organização:** pessoa coletiva que exerce a atividade no âmbito da conceção de projeto, produção, formação, manutenção de produtos aeronáuticos, peças, componentes ou equipamentos ou gestão da continuidade de aeronavegabilidade;

**Organização da Aviação Civil Internacional:** organização especializada das Nações Unidas em matéria de aviação civil, criada pela Convenção de Chicago, com sede em Montreal, Canadá, tendo como objetivo principal desenvolver o transporte aéreo internacional de forma segura, ordenada e sã, de um ponto de vista económico;

---

<sup>25</sup> Presume-se que o operador é a pessoa singular ou coletiva em cujo nome está registada a aeronave, a menos que aquela possa provar que o operador é outra pessoa.

<sup>26</sup> Esta categoria também inclui os pequenos operadores, como por exemplo, os prestadores de serviços de táxi aéreo que também prestam serviços de transporte aéreo comercial.



**Organização de formação:** a organização certificada pela ANAC, na qualidade de autoridade supervisora nacional, para prestar um ou mais tipos de formação;

**Organização de formação autorizada:** uma organização qualificada para requerer a emissão ou renovação de uma autorização que a habilita a ministrar formação de pilotos para obtenção da licença e das qualificações e certificados conexos;

**Organização operativa:** uma organização responsável pela prestação de serviços de engenharia e técnicos de apoio aos serviços de tráfego aéreo, comunicação, navegação ou vigilância;

**Órgão aceitante:** órgão ATC que aceita o controlo de uma aeronave;

**Órgão de controlo de aproximação:** órgão que presta serviços de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados à chegada ou à partida de um ou mais aeródromos;

**Órgão de controlo de serviços de tráfego aéreo:** a unidade de serviço de um prestador de serviços de navegação aérea;

**Órgão de controlo de tráfego aéreo:** termo genérico usado para, conforme os casos, designar o centro de controlo de área, o órgão de controlo de aproximação ou uma torre de controlo de aeródromo;

**Órgão de controlo militar:** qualquer órgão militar fixo ou móvel encarregado de controlar o tráfego aéreo militar e/ou de outras atividades que, dada a sua natureza específica, possam exigir a reserva ou a restrição de espaço aéreo;



**Órgão dos serviços de tráfego aéreo:** termo genérico usado para, conforme os casos, designar o órgão de controlo de tráfego aéreo, o centro de informação de voo, o serviço de informação de voo do aeródromo ou o serviço de despacho de aeronaves;

**Órgão transferidor:** órgão de controlo do tráfego aéreo no processo de transferência da responsabilidade pela prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo a uma aeronave, para o órgão ATC seguinte na rota do voo;

**Orientação das rotas e do tráfego:** políticas e procedimentos para a utilização de rotas pelas aeronaves;

**Origem e destino do voo:** O tráfego comercial realizado por um serviço aéreo identificado por um número identificador de voo, subdividido entre pares de cidades (*city-pairs*) entre as quais se presta serviço, com base no ponto de embarque e ponto de desembarque;

**Originador:** pessoa ou organização que apresenta para aprovação planos de voo e quaisquer mensagens de atualização associadas ao IFPS, incluindo pilotos, operadores e agentes que operam em seu nome e órgãos ATS;

**Outros dispositivos de treino (OTD):** auxiliares de treino distintos dos simuladores de voo, dos dispositivos de treino de voo ou dos dispositivos de treino de procedimentos de voo e navegação que ofereçam meios de treino quando um ambiente de cabina de pilotagem completo não seja necessário;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

P)



**Pacote de serviços:** dois ou mais serviços de navegação aérea;

**Painel de Serviço:** ponto de acesso exterior à aeronave utilizado para prestar serviços à aeronave, incluindo água, instalação sanitária, tomadas elétricas no solo e outros compartimentos de serviço que possuem painéis de fixação externa;

**Países terceiros:** os Estados não membros da União Europeia;

**Par de cidades (*city-pair*):** Duas cidades entre as quais é autorizada uma viagem, de acordo com um bilhete de passageiro (ou um cupão de voo) ou entre as quais são realizadas viagens de acordo com um documento de expedição ou parte dele (carta de porte aéreo ou despacho de correio);

**Parâmetros sectoriais de serviço público:** os parâmetros de serviço público específicos e aplicáveis a cada um dos aeroportos;

**Parcelas do território português:** Continente, Madeira e Açores;

**Parque de estacionamento do aeroporto:** o parque de estacionamento de veículos automóveis, situado dentro do perímetro do aeroporto ou sob o controlo direto da entidade gestora do aeroporto, que serve diretamente os passageiros que utilizam esse aeroporto;

**Parte 21:** os requisitos e procedimentos para a certificação de aeronaves e respetivos produtos, peças e equipamentos, bem como para a certificação de entidades de projeto e de produção, estabelecidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012, da Comissão de 3 de agosto de 2012;

**Parte 66:** secção constante do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014, que define a licença de manutenção



aeronáutica e estabelece os requisitos para o requerimento, a emissão e a validade da licença de técnico de manutenção aeronáutica;

**Parte 147:** secção constante do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014, que estabelece os requisitos a satisfazer pelas entidades que pretendam obter aprovação para a realização de ações de formação e exames nos termos da parte-66;

**Parte 145:** secção constante do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014, que estabelece os requisitos relativos à certificação das entidades de manutenção;

**Parte M:** secção constante do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014, que estabelece os requisitos de aeronavegabilidade permanente aplicáveis, aprovados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008;

**Partes interessadas operacionais:** os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, prestadores civis e militares de serviços de navegação aérea, operadores de aeroportos, coordenadores de faixas horárias em aeroportos e organizações operativas e ainda quaisquer outros grupos considerados relevantes para cada uma das funções;

**Partilha de códigos:** um acordo através do qual um operador atribui o seu código de identificação a um voo operado por outro operador e comercializa e emite bilhetes para esse voo;

**Passageiro:** qualquer pessoa que efetua um voo com o consentimento da transportadora aérea ou do operador de aeronave, excluindo os elementos do pessoal de voo e de cabine em serviço no voo em questão;



**Passageiro de mobilidade reduzida:** o passageiro cuja mobilidade é reduzida devido a incapacidade física, sensorial ou locomotora, a deficiência mental ou em razão da idade ou de doença, ou outra incapacidade que requeira uma atenção especial e a adaptação dos serviços disponíveis a todos os passageiros;

**Passageiro deportado:** pessoa sobre a qual, por decisão das autoridades competentes, recaiu a medida coativa de afastamento;

**Passageiro desordeiro:** um passageiro cujo comportamento pode colocar em perigo a segurança de uma aeronave;

**Passageiro HHO:** uma pessoa cuja transferência deve ser efetuada por helicóptero com a ajuda de um guincho;

**Passageiro inadmissível:** Pessoa a quem é recusada a entrada num Estado pelas respetivas autoridades;

**Passageiro médico:** uma pessoa com conhecimentos médicos transportada num helicóptero durante um voo HEMS, nomeadamente médicos, enfermeiros e paramédicos;

**Passageiros, bagagem, carga ou correio em transferência:** os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem de um aeroporto numa aeronave distinta daquela em que chegaram;

**Passageiros, bagagem, carga ou correio em trânsito:** os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem de um aeroporto na mesma aeronave em que chegaram;





**Passageiros comerciais:** passageiros cujo transporte gera uma remuneração comercial para a transportadora aérea;

**Passageiros em transferência:** os passageiros que chegam, ao aeroporto ou aeródromo, numa aeronave com um determinado número de voo, e partem, num lapso de tempo determinado não superior a 18 horas, ou, no caso dos aeroportos da Região Autónoma dos Açores, num lapso de tempo determinado não superior a 24 horas, nessa mesma aeronave ou noutra, mas com diferente número de voo, ou noutra aeronave com o mesmo número de voo, salvo se a mudança de aeronave for devida a problemas técnicos e cujo destino não seja o aeroporto de origem;

**Passageiros em trânsito direto:** os passageiros que, após uma breve escala num determinado aeroporto ou aeródromo, continuam a sua viagem na mesma aeronave com o mesmo número de voo daquele em que chegaram, ou ainda noutra aeronave com o mesmo número de voo, após mudança devida a problemas técnicos;

**Peças, componentes e equipamentos:** qualquer instrumento, dispositivo, mecanismo, peça, componente, aparelho ou acessório, peças de célula, motor e hélice<sup>27</sup>; incluindo equipamento de comunicações, que seja ou possa ser utilizado para a operação ou o controlo de uma aeronave em voo, instalado ou acoplado à mesma;

**Peças *standard*:** peças de uso comum, designadamente anilhas, rebites e parafusos, fabricadas de acordo com especificações estabelecidas pela indústria em geral ou entidades normalizadoras;

---

<sup>27</sup> Definição construída a partir do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014].



**Perícia de voo:** capacidade para agir com discernimento e utilizar conhecimentos profundos, competência e atitudes pertinentes para cumprir os objetivos de voo;

**Perigo:** uma situação ou um objeto suscetíveis de causar a morte ou ferimentos a pessoas, danos a equipamentos ou estruturas, perda de material ou a diminuição da capacidade de uma pessoa para executar uma determinada função;

**Período crítico do ritmo circadiano:** período, compreendido entre as 2 e as 6 horas locais;

**Período de descanso:** o período de tempo durante o qual, no solo, um membro da tripulação está liberto de todo e qualquer serviço por parte do operador;

**Período de programação de horários:** momento em que as transportadoras aéreas estabelecem os respectivos programas de exploração dos serviços aéreos, tanto para a estação de Verão como para a de Inverno;

**Período de proteção (HoT):** o período estimado durante o qual o líquido anticongelante evita a formação de gelo e geada e a acumulação de neve nas superfícies protegidas (tratadas) de um avião;

**Período de repouso:** período de tempo que antecede o início de um período de serviço de voo e que se destina a dar ao tripulante a oportunidade de descanso antes do voo em alojamento adequado e que inclui oito horas de descanso consecutivas;



**Período de serviço de assistência:** período de serviço em que o tripulante está contactável, a uma distância equivalente à existente entre o seu domicílio e a base, com vista a, por ordem do operador, executar um período de serviço de voo;

**Período de serviço de voo:** o intervalo de tempo compreendido entre o momento, designado pelo operador, em que o tripulante se apresenta para efetuar um voo ou série de voos e o momento em que a aeronave se imobiliza definitivamente, após ter completado o último setor voado;

**Período de serviço noturno:** período de serviço compreendido entre as 23 e as 6 horas e 29 minutos locais;

**Período IATA de Inverno:** o período de tempo decorrido entre o último domingo de outubro e o último sábado de março;

**Período IATA de Verão:** o período de tempo decorrido entre o último domingo de março e o último sábado de outubro;

**Período noturno:** o período compreendido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino ou qualquer outro período entre o pôr e o nascer do sol determinado pela autoridade competente, conforme definido pelo Estado-Membro;

**Permissão administrativa:** a licença, o reconhecimento, a autorização para livre prestação de serviços e a autorização para o exercício temporário da atividade de trabalho aéreo, concedidos pela ANAC, para o exercício de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional;

**Pessoa com deficiência:** ou pessoa com mobilidade reduzida: qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade quando utiliza um meio



de transporte devido a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou idade, e cuja situação exija uma atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas;

**Pessoa com direito a indemnização:** um passageiro ou qualquer pessoa com direito à indemnização relativa a esse passageiro, nos termos da legislação aplicável;

**Pessoa com mobilidade reduzida:** qualquer pessoa cuja mobilidade é reduzida ao utilizar transportes devido a deficiência física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), a incapacidade intelectual, a idade ou a outra causa de incapacidade, e cuja situação requer cuidados especiais e adaptação específica dos serviços disponíveis a todos os passageiros;

**Pessoal autorizado da EASA:** as pessoas legalmente autorizadas, pela EASA, para a realização de inspeções a autoridades competentes dos Estados-Membros e de inspeções a empresas ou a conjuntos de empresas para verificação da aplicação da regulamentação em vigor por parte dessas autoridades e ou empresas;

**Pessoal autorizado dos Estados-Membros:** as pessoas legalmente autorizadas pelas autoridades competentes dos Estados Membros a assistirem a EASA na realização das inspeções;

**Pessoal crítico para a segurança:** pessoas que podem pôr em perigo a segurança da aviação se cumprirem as suas obrigações e desempenharem as suas funções de forma inadequada, incluindo, nomeadamente, a tripulação, o pessoal afeto à manutenção das aeronaves e os controladores de tráfego aéreo;



**Pessoal de certificação:** pessoal responsável pela entrega de uma aeronave ou componente após uma operação de manutenção;

**Pessoal de segurança:** funcionários dos aeroportos, das transportadoras aéreas, dos prestadores de serviços de assistência em escala e de empresas de segurança privada, que desempenham, a tempo inteiro, funções de segurança da aviação civil, nomeadamente operando sistemas e equipamentos de segurança de controlo de passageiros, bagagens de cabina, de porão e de carga e de correio.

**Pessoal de serviço de emergência no solo:** todo o pessoal que, no solo, esteja envolvido em missão EMS, incluindo, designadamente, autoridades policiais e bombeiros, com funções de qualquer forma pertinentes à operação da aeronave;

**Pessoal destacado:** os funcionários das autoridades competentes dos Estados Membros, da OACI, de outras organizações internacionais de aviação ou das autoridades competentes de países terceiros que concluíram acordos com a União ou protocolos de cooperação com a EASA, designados por estas entidades para prestar assistência a esta última na realização de inspeções;

**Pessoal médico:** o pessoal transportado a bordo de uma aeronave em missão EMS, incluindo, designadamente, médico, enfermeiro ou paramédico;

**Pessoal móvel da aviação civil:** membros da tripulação, que trabalham a bordo de uma aeronave civil, para os operadores na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio;



**Piloto comandante:** o piloto designado, pelo operador, para estar aos comandos da aeronave e que, nessa qualidade é responsável pela condução segura do voo<sup>28</sup>;

**Piloto comandante sob supervisão (PICUS):** copiloto que está a desempenhar, sob a supervisão do piloto comandante, as tarefas e funções de um piloto comandante, com vista à obtenção da sua qualificação;

**Piloto privado:** piloto titular de uma licença que não lhe confere a prerrogativa de pilotar aeronaves em operações para as quais é oferecida remuneração, com exceção das atividades de instrução ou de exame

**Pista:** a área retangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;

**Pista contaminada:** a pista pavimentada em que em mais de 25% da sua área, dentro do comprimento e largura requeridos, se verifique, continuada ou descontinuadamente, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias: camada de água superficial com mais de 3 mm de espessura, neve solta ou mistura de neve e água equivalente a mais de 3 mm de espessura de água, gelo, neve compactada, borracha, poeira ou terra ou uma pista em que mais de 25% da superfície, dentro do comprimento e da largura necessários, está coberta com o seguinte:

- 1) Camada de água à superfície com mais de 3 mm (0,125 pol;) de espessura, neve solta, ou mistura de água e neve equivalente a mais de 3 mm (0,125 pol;) de espessura de água;

---

<sup>28</sup> Nas operações de transporte aéreo comercial, o «piloto-comandante» denomina-se «comandante». O piloto designado pelo operador ou, no caso da aviação geral, o proprietário, que assume o comando e é responsável pela realização segura do voo.



- 2) Neve compactada até formar uma massa sólida resistente a compressão adicional e que se manterá compacta ou se fragmentará se apanhada (neve compacta); ou
- 3) Gelo, incluindo gelo derretido;

**Pista de ultraleves:** a área definida destinada à descolagem e aterragem de aeronaves ultraleves;

**Pista húmida:** a pista em que a humidade não lhe confere aspeto brilhante, embora não se encontre totalmente seca;

**Pista molhada:** a pista cuja superfície está coberta de água ou equivalente, em menor proporção do que na pista contaminada, ou cuja humidade existente é suficiente para provocar efeitos refletores, sem que ocorra acumulação de água em áreas significativas;

**Pista não-instrumentos:** uma pista destinada à operação de aeronaves que utilizam procedimentos de aproximação visual;

**Pista por instrumentos:** um dos seguintes tipos de pista destinados à operação de aeronaves que utilizam procedimentos de aproximação por instrumentos:

- 1) Pista de aproximação de não-precisão: uma pista de aproximação por instrumentos provida de ajudas visuais e de uma ajuda não visual que fornecem, no mínimo, orientação direcional adequada para a aproximação direta;
- 2) Pista de aproximação de precisão, categoria I: uma pista por instrumentos provida de ajudas visuais e não visuais destinadas a operações com uma altura de decisão não inferior a 60 m (200 pés) e com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual da pista não inferior a 550 m;



- 3) Pista de aproximação de precisão, categoria II: uma pista por instrumentos provida de ajudas visuais e não visuais destinadas a operações com uma altura de decisão (DH) inferior a 60 m (200 pés), mas não inferior a 30 m (100 pés), e um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 300 m;
- 4) Pista de aproximação de precisão, categoria III: uma pista por instrumentos provida de ajudas visuais e não visuais para a superfície e ao longo da pista, e:
  - a) Prevista para operações com uma altura de decisão (DH) inferior a 30 m (100 pés), ou sem altura de decisão e com um alcance visual de pista (RVR) não inferior a 175 m; ou
  - b) Prevista para operações com uma altura de decisão (DH) inferior a 15 m (50 pés), ou sem altura de decisão e com um alcance visual de pista (RVR) inferior a 175 m, mas não inferior a 50 m; ou
  - c) Prevista para operações sem altura de decisão (DH) e sem limitações de alcance visual de pista (RVR);

**Pista seca:** a pista que não está nem molhada nem contaminada e inclui as pistas pavimentadas que foram especialmente preparadas com rugosidades ou pavimentos porosos, e mantidas de forma a assegurar uma ação de travagem com a mesma efetividade de uma pista seca, mesmo na presença de humidade;

**Pistas separadas:** pistas do mesmo aeródromo que constituem superfícies de aterragem separadas<sup>29</sup>;

---

<sup>29</sup> Pode haver sobreposições ou cruzamentos de modo que, caso uma das pistas fique bloqueada, tal não impeça o tipo de operações previstas na outra pista. Cada uma das pistas dispõe de um procedimento de aproximação distinto, baseado numa ajuda à navegação separada;





**Placa de estacionamento:** área definida, destinada a acomodar aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção;

**Planador:** aeronave sem motor, mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo se obtém principalmente devido a reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de voo;

**Planador motorizado:** aeronave equipada com um ou mais motores e que, com os motores desligados, possui as características de um planador;

**Planeamento acústico:** o controlo do ruído futuro, através da adoção de medidas programadas, tais como o ordenamento do território, a engenharia de sistemas para a gestão do tráfego, o planeamento da circulação e a redução do ruído por medidas adequadas de isolamento sonoro e de controlo do ruído na fonte;

**Plano de Ações Corretivas:** um plano submetido à ANAC, pelo operador quando em sede de inspeção ou auditoria são detetadas não conformidades, destinando-se a corrigir as mesmas;

**Plano de competência do órgão de controlo:** o plano que indica o método através do qual o órgão de controlo de tráfego aéreo mantém a competência dos titulares de licenças que o integram;

**Plano de exploração:** uma descrição pormenorizada das atividades comerciais da transportadora aérea, projetadas para um determinado período, nomeadamente no que se refere à evolução prevista do mercado e aos investimentos a realizar, incluindo as implicações financeiras e económicas dessas atividades;



**Plano de formação operacional no órgão de controlo:** o plano que indica pormenorizadamente os processos e o calendário exigíveis para autorizar a aplicação, a nível local, dos procedimentos do órgão de controlo, sob a supervisão de um instrutor encarregado da formação em tráfego real;

**Plano de melhoria da rede europeia de rotas:** o plano elaborado pelo gestor da rede em coordenação com as partes interessadas operacionais, que inclui o resultado das suas atividades operacionais no que respeita à organização da rede de rotas a curto e médio prazos, de acordo com os princípios orientadores do plano estratégico da rede;

**Plano de operações da rede:** o plano elaborado pelo gestor de rede em coordenação com as partes interessadas operacionais para organizar as suas atividades operacionais a curto e médio prazos, de acordo com os princípios orientadores do plano estratégico da rede. Para a parte específica do plano de operações da rede consagrada à conceção da rede europeia de rotas, inclui o plano de melhoria da rede europeia de rotas;

**Plano de ordenamento físico:** plano que compreende a definição, delimitação, sinalização e proteção das áreas restritas do aeródromo ou aeroporto;

**Plano de voo:** conjunto de informações específicas, fornecido aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, relacionado com um voo ou parte de voo previsto de uma aeronave;

**Plano de voo corrente:** o plano de voo, incluindo, se for caso disso, as alterações introduzidas por autorizações posteriores;



**Plano de voo depositado:** o plano de voo tal como entregue ao órgão ATS pelo piloto ou por um representante designado, sem as alterações posteriores;

**Plano de voo múltiplo:** mais de um plano de voo para o mesmo voo previsto entre dois aeroportos;

**Plano de voo operacional:** o plano de voo elaborado pelo operador para a realização segura do voo em função das características da aeronave, outras limitações de operação e condições relevantes previstas para a rota a seguir e para os aeródromos com ela relacionados;

**Plano de voo repetitivo:** o plano de voo relativo a uma série de voos específicos com características de base idênticas, que se repetem com frequência e são operados de forma regular, apresentado por um operador para ser conservado e usado de modo repetitivo pelos órgãos ATS;

**Plano estratégico da rede:** o plano elaborado pelo gestor da rede, em conformidade com o plano diretor europeu ATM, em coordenação com os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais, que define os princípios orientadores para o funcionamento da rede e a sua perspetiva a longo prazo;

**Plano Europeu de Segurança Operacional da Aviação:** a avaliação das questões de segurança e o correspondente plano de ação a nível europeu;

**Plano Nacional de Auditorias:** um plano anual das auditorias a realizar;

**Planos de ação:** os planos destinados a gerir o ruído no sentido de minimizar os problemas dele resultantes, nomeadamente no que se refere à redução do ruído;



**Política de segurança:** conjunto de objetivos, regras de conduta dos utilizadores e administradores e requisitos de configuração e de gestão do sistema que, no conjunto, são concebidos para proteger os sistemas e os recursos de comunicação relacionados com a prestação de serviços de ligações de dados contra atos de interferência ilícita;

**Ponto de coordenação:** ponto situado na fronteira ou adjacente a esta, utilizado pelos órgãos ATC nos processos de coordenação;

**Ponto de decisão de aterragem (LDP):** o ponto usado para determinar o desempenho à aterragem, a partir do qual, caso seja detetada uma falha de motor, se pode prosseguir uma aterragem em segurança ou iniciar uma aterragem interrompida;

**Ponto de decisão de descolagem (TDP):** o ponto, durante a fase de descolagem, em que, no caso de ser detetada a falha de uma unidade de potência, é decidido se a manobra de descolagem pode ser continuada com segurança ou interrompida;

**Ponto de reporte:** localização geográfica especificada em relação à qual é possível comunicar a posição de uma aeronave;

**Ponto de transferência:** ponto em que se prevê que uma aeronave que navega num segmento de rota ATS, definido por referência a radiofaróis omnidirecionais em VHF, transfira a sua referência de navegação principal da instalação que ficou na sua retaguarda para a instalação seguinte;

**Ponto de transferência de controlo:** ponto definido, localizado ao longo da trajetória de voo de uma aeronave, no qual a responsabilidade pela



prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo a uma aeronave é transferida para o órgão ou posição de controlo seguinte;

**Ponto definido antes da aterragem (DPBL):** o ponto entre a aproximação e a fase de aterragem após o qual a capacidade de um helicóptero para continuar o voo em segurança, com o motor crítico inoperacional, não está garantida, podendo ser necessário efetuar uma aterragem forçada;

**Ponto definido após a descolagem (DPATO):** o ponto entre a descolagem e a fase inicial da subida antes do qual a capacidade de um helicóptero para continuar o voo em segurança, com o motor crítico inoperacional, não está garantida, podendo ser necessário efetuar uma aterragem forçada;

**Ponto significativo:** localização geográfica especificada, utilizada para definir uma rota ATS ou a trajetória de voo de uma aeronave e para outros fins de navegação e de tráfego aéreo;

**Ponto vulnerável/sensível:** qualquer instalação aeroportuária ou de navegação aérea que, se for danificada ou destruída, pode comprometer seriamente o funcionamento operacional aeroportuário ou a navegação aérea;

**Posição de espera da pista:** posição designada, destinada a proteger uma pista, uma superfície delimitadora de obstáculos ou uma área sensível/crítica de um ILS/MLS, na qual as aeronaves e os veículos em rolagem devem parar e esperar, salvo indicação em contrário da torre de controlo do aeródromo;

**Posição de estacionamento de aeronave:** uma área designada numa placa de estacionamento com o propósito de ser utilizada para estacionar uma aeronave;



**Posição de trabalho:** local de trabalho onde estão o mobiliário e o equipamento técnico por intermédio dos quais um membro do pessoal dos serviços de tráfego aéreo executa as tarefas associadas às suas funções;

**Posição de voo atualizada:** posição da aeronave, atualizada através dos dados de vigilância, dos dados do plano de voo ou dos relatórios de posição;

**Posicionamento:** deslocação, por qualquer meio de transporte, de um tripulante para um determinado local para iniciar um período de serviço e que é contabilizado como período de serviço de voo

**Prática recomendada:** toda a especificação relativa a, características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimentos, de aplicação uniforme e reconhecida como desejável, no interesse da segurança operacional, regulação ou eficiência da navegação aérea internacional, e a qual os Estados Contratantes deverão esforçar-se por cumprir, em conformidade com a Convenção de Chicago;

**Precisão:** exatidão requerida para os resultados calculados;

**Prestador de serviços de assistência em escala:** a entidade, licenciada para o efeito nos termos da lei, que preste a terceiros uma ou mais categorias de serviços ou modalidades de assistência em escala;

**Prestadores de serviços de navegação aérea:** as entidades públicas ou privadas que prestem serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;

**Previsão meteorológica:** informação sobre as condições meteorológicas esperadas para uma determinada hora ou período e para uma determinada área ou parte do espaço aéreo;



**Princípios relacionados com os fatores humanos:** os princípios aplicáveis à conceção, à certificação, à formação, à operação e à manutenção aeronáuticas e que visam assegurar uma interface segura entre a componente humana e outras componentes do sistema, tomando em devida consideração o desempenho humano;

**Problema de segurança imediato:** situação em que existem provas de que um produto, serviço, sistema, componente, equipamento ou instalação se encontra numa condição ou está a ser utilizado, fornecido ou mantido de uma forma suscetível de causar danos a pessoas, a menos que a situação seja imediatamente corrigida;

**Procedimento:** tal como utilizado no contexto do regulamento relativo à interoperabilidade, um método normalizado para a utilização seja técnica, seja operacional dos sistemas, no contexto de conceitos operacionais acordados e validados que exigem aplicação uniforme ao longo da REGTA;

**Procedimentos com baixa visibilidade (LVP):** os procedimentos aplicados num aeródromo para garantir operações seguras durante as aproximações da categoria I abaixo da norma, da categoria II distintas da norma e da categoria II e III, bem como durante as descolagens com baixa visibilidade;

**Procedimento de aproximação por instrumentos:** conjunto de manobras predefinidas por referência a instrumentos de voo, com uma margem especificada de proteção contra obstáculos desde a posição de aproximação inicial ou, quando aplicável, desde o início de uma rota de chegada definida até um ponto a partir do qual pode ser completada uma aterragem e, se a aterragem não for completada, até uma posição em que são aplicáveis os



critérios de espera ou em rota livre de obstáculos. Os procedimentos de aproximação por instrumentos são classificados do seguinte modo:

- 1) Procedimento de aproximação de não precisão (NPA): procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza o guiamento lateral, mas não o guiamento vertical;
- 2) Procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV): procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza o guiamento lateral e vertical, mas que não cumpre os requisitos estabelecidos para as operações de aproximação e de aterragem de precisão;
- 3) Procedimento de aproximação de precisão (PA): procedimento de aproximação por instrumentos que utiliza o guiamento lateral e vertical de precisão respeitando os mínimos determinados em função da categoria de operação;

**Procedimentos de visibilidade reduzida:** os procedimentos aplicados a um aeródromo a fim de garantir a segurança das operações durante as aproximações e aterragens das categorias II e III, e descolagens em condições de visibilidade reduzida;

**Procedimentos na área terminal:** procedimentos normalizados de partida por instrumentos e rotas normalizadas de chegada por instrumentos, conforme definição constante dos *Procedures for Operational Services* da OACI (PANS-OPS, Doc. 8168 Volume 1 - Quarta Edição - 1993 - incluindo a emenda n.º 13);

**Processo decisório cooperativo:** um processo em que as decisões são tomadas em interação e consulta constantes com os Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros atores, se necessário;

**Produto:** uma aeronave, um motor ou uma hélice;





**Prognosticado:** extrapolado para um período mais extenso do que o período de atualização dos sistemas de vigilância em terra;

**Programa de Segurança de Aeroporto:** documento elaborado pela entidade gestora aeroportuária, no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança a implementar ou implementados no Aeroporto, no cumprimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, estabelecidas no PNSAC e demais legislação relevante;

**Programa de Segurança de Agente Reconhecido:** documento no qual são detalhadas as medidas e procedimentos de segurança que são implementadas pelo agente reconhecido no cumprimento das suas responsabilidades estabelecidas no PNSAC;

**Programa de Segurança de Transportadora Aérea:** documento no qual a transportadora detalha as medidas e procedimentos adotados em execução do disposto no PNSAC;

**Programa de Segurança do Prestador de Serviços de Assistência em Escala:** documento no qual o prestador detalha as medidas e procedimentos adotados em execução do estabelecido no PNSAC;

**Programa Nacional de Controlo da Qualidade da Segurança da Aviação Civil:** documento aprovado pela ANSAC, que estabelece a política e procedimentos aplicáveis à condução de auditorias de segurança, inspeções, investigações e testes de segurança, por forma a assegurar o cumprimento das normas, regulamentos, métodos e procedimentos aplicáveis na prossecução dos objetivos da segurança da aviação civil, na decorrência do Regulamento (CE) n.º 10/2010 da



Comissão, de 8 de Janeiro de 2010 e do Anexo 17 à Convenção de Chicago;

**Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil:** documento aprovado pelo Estado Português, que estabelece a estrutura organizativa, o quadro de competências e as responsabilidades cometidas às entidades intervenientes e especifica as normas, regulamentos, métodos e procedimentos aplicáveis na prossecução dos objetivos da segurança da aviação civil, na decorrência do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008 e do Anexo 17 à Convenção de Chicago;

**Programa Nacional de Segurança Operacional:** um conjunto integrado de atos normativos e de atividades que visam gerir a segurança da aviação civil num Estado;

**Projeção de Imagens de Ameaça:** projecção de imagens virtuais de artigos de ameaça na imagem de raios-X dos sacos ou de outras remessas sujeitas a rastreio;

**Projeto aprovado:** desenhos e especificações, e respetivas listas, necessários para definir a configuração e as características do projeto de produtos, de peças, componentes e equipamentos, cuja conformidade com os requisitos de navegabilidade aplicáveis foi demonstrada;

**Projeto de tipo:** desenhos e especificações, e respetivas listas, necessários para definir a configuração e as características do projeto do produto, cuja conformidade com os requisitos de navegabilidade aplicáveis foi demonstrada;



**Protocolo de transferência de mensagens de voo:** um protocolo para as comunicações eletrónicas, que compreende os formatos das mensagens, a sua codificação para efeitos de intercâmbio e as regras de sequenciação usadas para o intercâmbio de informações entre sistemas de processamento de dados de voo;

**Prova de perícia:** demonstração de aptidões tendo em vista a emissão de uma licença ou de uma qualificação, e que inclui os exames orais considerados necessários;

**Provas:** registos, declarações de factos ou outras informações importantes e verificáveis;

**Provisões de bordo:** todos os artigos, exceto:

- 1) Bagagem de cabina;
- 2) Artigos transportados por outras pessoas que não os passageiros; e
- 3) Correio e materiais da transportadora aérea, destinados a serem levados para bordo de uma aeronave para serem utilizados, consumidos ou comprados pelos passageiros ou pela tripulação durante um voo;

**Provisões do aeroporto:** todos os artigos destinados a serem vendidos, utilizados ou disponibilizados nas zonas restritas de segurança de um aeroporto;

**Publicação de informação aeronáutica:** publicação editada por uma autoridade de um Estado, ou em parceria com esta, que contém informações aeronáuticas de carácter duradouro e essenciais à navegação aérea;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Q)



**Qualidade:** conjunto de características presentes num produto ou serviço que determinam a sua capacidade para satisfazer necessidades manifestadas de forma explícita ou implícita;

**Qualidade dos dados:** grau ou nível de confiança de que os dados apresentados cumprem as exigências do seu utilizador em termos de exatidão, resolução e integridade;

**Qualificação:** a autorização inscrita na licença, que dela faz parte integrante, que indica as condições específicas, privilégios ou restrições a ela associados;

**Qualificação controlo de aeródromo por instrumentos:** a autorização que atesta a competência do titular da licença para prestar um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo, num aeródromo para o qual existam procedimentos publicados de aproximação ou descolagem por instrumentos e deve conter, pelo menos, um dos seguintes averbamentos:

- 1) Averbamento controlo de movimentos no solo, que atesta a competência do titular da licença para efetuar o controlo de movimentos no solo;
- 2) Averbamento controlo de torre, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo quando o controlo do aeródromo é efetuado a partir de uma posição de trabalho;
- 3) Averbamento controlo de tráfego no ar, que atesta a competência do titular da licença para efetuar o controlo do tráfego aéreo na vizinhança do aeródromo;
- 4) Averbamento RADAR, concedido como complemento do averbamento controlo no ar ou controlo de torre, que atesta a competência do titular da licença para efetuar o controlo do aeródromo com recurso a equipamentos de vigilância por RADAR;



- 5) Averbamento vigilância de movimentos no solo, concedido como complemento do averbamento controlo de movimentos no solo ou controlo de torre, que atesta a competência do titular da licença para efetuar o controlo do movimento no solo com recurso a sistemas de condução de movimentos no solo, utilizados no aeródromo;

**Qualificação controlo de aeródromo visual:** a autorização que atesta a competência do titular da licença para prestar um serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo num aeródromo para o qual não existam procedimentos publicados de aproximação ou descolagem por instrumentos;

**Qualificação controlo de aproximação convencional:** a autorização que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo nas fases de chegada, partida e trânsito das aeronaves sem utilizar equipamentos de vigilância;

**Qualificação controlo de aproximação de vigilância:** a autorização que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves nas fases de chegada, partida e trânsito, mediante a utilização de equipamentos de vigilância e deve conter, pelo menos, um dos seguintes averbamentos:

- 1) Averbamento aproximação RADAR de precisão, concedido como complemento do averbamento RADAR, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de aproximação de precisão na fase final de aproximação à pista, mediante a utilização de equipamentos de RADAR;
- 2) Averbamento aproximação de vigilância RADAR, concedido como complemento do averbamento RADAR, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de aproximação de



não precisão, mediante a utilização de equipamentos de vigilância na fase final de aproximação à pista;

- 3) Averbamento controlo terminal, concedido como complemento dos averbamentos RADAR ou vigilância automática dependente, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa área terminal especificada e ou setores adjacentes, mediante a utilização de quaisquer equipamentos de vigilância;
- 4) Averbamento RADAR, que atesta a competência do titular da licença para prestar um serviço de controlo de aproximação, mediante a utilização de equipamentos de RADAR primários e secundários;
- 5) Averbamento vigilância automática dependente, que atesta a competência do titular da licença para prestar um serviço de controlo de aproximação, através da utilização do sistema de vigilância automática dependente;

**Qualificação controlo regional convencional:** a autorização que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves sem utilizar equipamentos de vigilância;

**Qualificação controlo regional de vigilância:** a autorização que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves, mediante a utilização de equipamentos de vigilância e deve conter, pelo menos, um dos seguintes averbamentos:

- 1) Averbamento controlo oceânico, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa área de controlo oceânica;
- 2) Averbamento controlo terminal, concedido como complemento dos averbamentos RADAR ou vigilância automática dependente, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo às aeronaves que operam numa área terminal especificada



- e ou sectores adjacentes, mediante a utilização de quaisquer equipamentos de vigilância;
- 3) Averbamento RADAR, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo regional, mediante a utilização de equipamentos de vigilância por RADAR;
  - 4) Averbamento vigilância automática dependente, que atesta a competência do titular da licença para prestar serviços de controlo regional, através da utilização do sistema de vigilância automática dependente;

**Qualificação de FSTD:** nível de capacidade técnica de um FSTD, conforme definido no documento de conformidade;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

R)

**RADAR:** um dispositivo de deteção rádio, que fornece informações sobre a distância, azimute e/ou elevação de objetos;

**RADAR de vigilância:** equipamento de RADAR utilizado para determinar a posição de uma aeronave em termos de distância e de azimute;

**Radar de vigilância secundário:** um sistema de vigilância RADAR, que utiliza transmissores/recetores (interrogadores) e *transponders*;

**Radiotelefonia:** forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informações por voz;

**Rastreio:** a aplicação de meios técnicos ou outros, destinados a identificar e/ou detetar artigos proibidos;



**Recomendação de segurança:** uma proposta formulada por uma autoridade responsável por investigações de segurança, baseada em informações obtidas na sequência de uma investigação de segurança ou a partir de outras fontes, nomeadamente estudos sobre segurança, que tem por objetivo a prevenção de acidentes e incidentes;

**Reconciliação de passageiro com bagagem:** procedimento que possibilita que, a qualquer momento, uma determinada bagagem acompanhada seja relacionada com o passageiro seu proprietário, tendo em vista assegurar que siga nessa aeronave unicamente a bagagem dos passageiros efetivamente a bordo;

**Reconhecimento para o trabalho aéreo:** a permissão administrativa prévia concedida pela ANAC, a operador previamente autorizado por outro Estado Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu para o exercício da atividade de trabalho aéreo, que pretenda exercer essa mesma atividade de trabalho aéreo em território nacional, aqui se estabelecendo, a qual atesta o cumprimento dos requisitos necessários ao exercício daquela atividade no espaço aéreo sob jurisdição nacional por parte daquele operador;

**Recusa de embarque:** a recusa de transporte de passageiros num voo, apesar de estes se terem apresentado no embarque nas condições estabelecidas na lei, exceto quando haja motivos razoáveis para recusar o embarque, tais como razões de saúde, de segurança ou a falta da necessária documentação de viagem;

**Rede de rotas:** uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades de prestação de serviços de CTA;





**Rede europeia de gestão do tráfego aéreo:** o conjunto dos sistemas enumerados no anexo I do Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (regulamento relativo à interoperabilidade) que permite a prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade, incluindo os interfaces nas fronteiras com países terceiros;

**Região de informação de voo:** um espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados serviços de informação de voo e de alerta;

**Registador de voo:** qualquer tipo de registador instalado numa aeronave para facilitar as investigações de segurança em caso de acidente ou incidente;

**Registo centralizado:** um registo em que o gestor de frequências nacional regista os dados operacionais, técnicos e administrativos necessários para cada atribuição de frequências, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 677/2011;

**Registo de exploração:** um registo do sistema ATFM, convertido em base de dados para permitir uma pesquisa rápida de dados ATFM;

***Regulated Agent and Known Consignor database:*** base de dados de Agentes reconhecidos;

**Relação dose-efeito:** é a relação entre a intensidade (ou dose) de exposição e a intensidade de um determinado efeito<sup>30</sup>;

---

<sup>30</sup> UVA, António de Sousa; GRAÇA, Luís - Saúde e Segurança do Trabalho: Glossário. Lisboa: Sociedade Portuguesa de Medicina do Trabalho. 2004 (Cadernos / Avulso; 4). 272 pp.



**Relatório de conversão:** um relatório com base no qual uma licença pode ser convertida em outra licença;

**Relatório de crédito:** um relatório com base no qual a experiência ou as habilitações anteriores podem ser reconhecidas;

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

**Relatório final:** um relatório que descreve o processo de uma atividade de controlo da conformidade e fornece uma síntese dos resultados obtidos;

**Relatório Final (*safety*):** é um registo detalhado de um acidente ou incidente aéreo, que é produzido na conclusão de uma investigação técnica, onde são apresentadas as conclusões oficiais;

**Relatório Intermédio (*ínterim*):** relatório técnico de investigação, que antecede o Relatório Final editado em cada aniversário de um acidente ou incidente grave e sempre que o Relatório Final não tenha ainda sido oficialmente publicado. Este relatório deve detalhar o progresso da investigação e qualquer questão de segurança operacional entretanto sugerida;



**Relatório Médico de Tripulante de Cabine:** documento normalizado, emitido por AME após as avaliações aeromédicas a tripulantes de cabine, em observância com o disposto no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro<sup>31</sup>;

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

**Relatório Preliminar:** a comunicação utilizada para a rápida difusão dos dados obtidos nas primeiras etapas da investigação;

**Renovação (por exemplo, de uma qualificação ou de um certificado):** ação administrativa realizada após uma qualificação ou um certificado terem caducado, com o objetivo de renovar os privilégios da qualificação ou do certificado por mais um período específico mediante o cumprimento de requisitos especificados;

**Reparação:** reposição das condições de navegabilidade de um produto aeronáutico, após dano ou degradação decorrente da respetiva utilização, de forma a assegurar que está novamente conforme com os requisitos de navegabilidade do projeto exigidos para a emissão do certificado de tipo ou documento equivalente;

---

<sup>31</sup> Definição construída a partir do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230. Alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014].



**Reporte aéreo (*air-report*):** reporte de uma aeronave em voo elaborado em conformidade com os requisitos aplicáveis à elaboração de reportes de posição, e reportes operacionais e/ou meteorológicos;

**Representante dos utilizadores do espaço aéreo:** qualquer pessoa singular ou pessoa coletiva que represente os interesses de uma ou várias categorias de utilizadores de serviços de navegação aérea;

**Representantes ou associações dos utilizadores:** as associações, legalmente constituídas, de utilizadores, cujos associados, no seu conjunto, demonstrem representar, pelo menos 25% do tráfego anual movimentado ou assistido no aeroporto, sem prejuízo do disposto nos contratos de concessão ou em outros títulos de licenciamento<sup>32</sup>;

**Requisito de segurança:** um meio de redução do risco, definido no contexto de uma estratégia de redução do risco, que permite atingir um objetivo de segurança específico, incluindo requisitos organizacionais, operacionais, processuais, funcionais, de desempenho e de interoperabilidade e/ou características ambientais;

**Requisito de segurança do sistema:** requisito de segurança derivado para um sistema funcional;

**Requisito de segurança do *software*:** descrição do que deve ser produzido pelo *software* em função dos *inputs* (dados introduzidos) e dos condicionalismos e que, se for de facto produzido, assegurará que o *software* da REGTA funcionará em segurança e de acordo com as necessidades operacionais;

---

<sup>32</sup> Se as atividades e serviços prestados no âmbito da assistência em escala estiverem sujeitos a regulação económica, os agentes de assistência em escala podem constituir associações nos mesmos termos do que os utilizadores. É igualmente uma associação de utilizadores, o comité de utilizadores do aeroporto, constituído nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.º 208/2004, de 19 de agosto, e 216/2009, de 4 de setembro.



**Requisitos operacionais:** os requisitos da rede em termos de segurança, capacidade e eficiência;

**Requisitos regulamentares de segurança:** os requisitos estabelecidos pela regulamentação da UE ou dos Estados-Membros para a prestação de serviços de navegação aérea ou de funções ATFM ou ASM, relativos à competência e aptidão técnica e operacional para prestar tais serviços e exercer estas funções, à gestão da sua segurança, bem como a sistemas, seus componentes e procedimentos associados;

**Reserva:** o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico;

**Reserva de espaço aéreo:** um determinado volume de espaço aéreo reservado a título temporário para utilização exclusiva ou específica de determinadas categorias de utilizadores;

**Restrição de espaço aéreo:** um determinado volume de espaço aéreo no qual podem ter lugar, por períodos especificados, atividades perigosas para o voo de aeronaves (área perigosa) ou um espaço aéreo situado por cima do território ou das águas territoriais de um Estado, no qual é restringido o voo de aeronaves de acordo com condições especificadas (área restrita) ou um espaço aéreo de dimensões definidas, situado por cima do território ou das águas territoriais de um Estado, no qual é proibido o voo de aeronaves (área proibida);



**Restrições de operação por razões ambientais:** medidas relativas ao ruído que limitem ou reduzam o acesso de aviões civis subsónicos de propulsão por reação a um aeroporto<sup>33</sup>;

**Resultado:** as constatações finais, após a realização de uma atividade de controlo da conformidade;

**Revalidação (por exemplo, de uma qualificação ou de um certificado):** ação administrativa realizada durante o período de validade de uma qualificação ou de um certificado que permite ao titular continuar a exercer os privilégios da qualificação ou do certificado por um novo período específico mediante o cumprimento de requisitos especificados;

**Risco:** a combinação da probabilidade global ou da frequência de ocorrência de um efeito nocivo induzido por uma situação de perigo e a gravidade desse efeito;

**Robustez do *software*:** comportamento do *software* na eventualidade de introdução de dados inesperados, falhas do equipamento e interrupções da alimentação energética, quer no próprio sistema informático quer em dispositivos a ele ligados;

**Rolagem:** movimentos realizados por uma aeronave na superfície de um aeródromo ou de um local de operação, pelos seus próprios meios, com exceção da descolagem e da aterragem;

**Rolagem no ar:** movimento de um helicóptero/VTOL (aeronave de descolagem e aterragem vertical) acima da superfície de um aeródromo,

---

<sup>33</sup> Incluem restrições de operação com vista à retirada de serviço de aeronaves marginalmente conformes em aeroportos específicos e restrições de operação parciais que afetem a operação de aviões civis subsónicos de propulsão por reação em determinados períodos;



normalmente com efeito de solo e a uma velocidade em relação ao solo geralmente inferior a 37 km/h (20 nós);

**Rota:** o itinerário a seguir por uma aeronave durante a respetiva exploração ou projeção na superfície terrestre da trajetória de uma aeronave, cuja direção, em qualquer ponto, é geralmente expressa em graus a contar do Norte (verdadeiro, magnético ou de quadrícula);

**Rota ATS:** a rota previamente definida destinada a encaminhar o fluxo de aeronaves de forma a permitir o fornecimento de serviços de tráfego aéreo;

**Rota com serviço consultivo:** rota designada ao longo da qual está disponível o serviço consultivo de tráfego aéreo;

**Rota condicional (CDR):** uma rota ATS que apenas está disponível para o planeamento de voos e utilização em condições especificadas;

**Rota requerida pelo utilizador:** o itinerário desejável que os operadores de aeronaves declaram, na fase de organização do espaço aéreo, ser o que responde às suas necessidades;

**Ruído ambiente:** um som externo indesejado ou prejudicial gerado por atividades humanas, incluindo o ruído produzido pela utilização de grandes infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo e instalações industriais;

**Rumo:** direção e sentido em que está apontado o eixo longitudinal de uma aeronave, geralmente expresso em graus a contar do Norte (verdadeiro, magnético, de bússola ou de quadrícula);

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R **S** T U V W X Y Z



S)

**Sabotagem:** ato deliberado de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil que foi perpetrado com a intenção de causar danos ou a destruição de bens;

**Saco inviolável:** um saco que satisfaz as diretrizes recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional para os controlos de segurança;

**Sala de embarque:** área restrita de segurança em que o acesso é controlado e os passageiros aceites aguardam o embarque;

***Secure for Cargo only meaning secure for all-cargo and all-mail aircraft only (SCO):*** Remessa que pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e aviões-correio;

***Secure for High Risk meaning secure for passenger, all-cargo and all-mail aircraft in accordance with high risk requirements (SHR):*** Remessa que pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos de alto risco;

***Secure for Passenger all-cargo and all-mail aircraft (SPX):*** Remessa que pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio;

**Segmento de rota:** uma rota ou parte de uma rota voada usualmente sem escala intermédia;

**Segregação:** a operação física de separação de passageiros, bagagem e outros objetos que foram verificados segundo diferentes padrões;





**Segurança:** a salvaguarda e proteção das pessoas e bens de atos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil obrigam a definir um adequado sistema de segurança que articule meios humanos, técnicos e eletrónicos, bem como a estabelecer normas e procedimentos que permitam dissuadir, detetar, atrasar, responder e neutralizar aqueles atos;

**Segurança (*security*) ou Segurança da aviação:** a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, que ponham em causa a segurança da aviação civil;

**Segurança operacional (*safety*):** o estado em que os riscos associados às atividades de aviação, relacionados com, ou em apoio direto da operação de aeronaves, são controlados e reduzidos para um nível aceitável;

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

**Semana:** período de sete dias consecutivos;

**Separação:** a distância entre aeronaves, níveis ou trajetórias;

**Série de faixas horárias:** pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um período de programação regularmente à mesma hora, no mesmo dia da semana, e atribuídas de acordo com o pedido ou, se tal não for possível, num horário aproximado;

**Série de voos:** conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso;



**Serviço aéreo:** um voo ou uma série de voos que transportem passageiros, carga e/ou correio mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento;

**Serviço aéreo comercial de passageiros:** um serviço de transporte aéreo prestado por uma transportadora aérea através de voos regulares ou não regulares oferecidos ao grande público contra retribuição, que faça ou não parte de uma viagem organizada;

**Serviço aéreo direto:** um serviço entre dois aeroportos, incluindo escalas com a mesma aeronave e o mesmo número de voo;

**Serviço aéreo intracomunitário:** um serviço aéreo explorado no interior da União Europeia;

**Serviço aéreo não regular:** um voo ou série de voos operados sem sujeição a normas governamentais sobre regularidade, continuidade e frequência e destinados a satisfazer necessidades específicas de transporte de passageiros e respetiva bagagem ou de carga em aeronaves utilizadas por conta de um ou mais fretadores, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento;

**Serviço aéreo regular:** uma série de voos que reúna todas as características seguintes:

- 1) Existirem em cada voo lugares e/ou capacidade de transporte de carga e/ou de correio disponíveis para aquisição individual pelo público (diretamente na transportadora aérea ou nos seus agentes autorizados);
- 2) Ser explorada de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:
  - a) Quer de acordo com um horário publicado;



- b) Quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática;

**Serviço aéreo regular extracomunitário:** o serviço aéreo regular efetuado entre pontos situados no território nacional e pontos situados no território de outro ou outros países terceiros;

**Serviço ATM/ANS pan-europeu:** uma atividade concebida e estabelecida para os utilizadores na maioria ou em todos os Estados-Membros e que pode igualmente estender-se para além do espaço aéreo do território a que o Tratado se aplica;

**Serviço automático de informação terminal:** fornecimento automático de informação atualizada e de rotina às aeronaves à chegada e à partida ao longo de 24 horas ou num período de tempo específico;

- 1) Serviço automático de informação terminal através de uma ligação de dados (D-ATIS): prestação de ATIS através de uma ligação de dados;
- 2) Serviço automático de informação terminal por voz (Voice-ATIS): prestação de ATIS através de radiodifusão oral contínua e repetitiva;

**Serviço de alerta:** o serviço cujo objetivo é notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem;

**Serviço de assistência em escala:** cada uma das categorias de serviços constantes do anexo ao Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho;

**Serviço de busca e salvamento:** a operação de monitorização do perigo, comunicação, coordenação e busca e salvamento, assistência médica inicial



ou de evacuação médica, através do uso de recursos públicos e privados, incluindo a cooperação de aeronaves, navios e outros meios e instalações;

**Serviço de controlo de aeródromo:** um serviço de CTA para o tráfego de aeródromo;

**Serviço de controlo de aproximação:** serviço de controlo de tráfego aéreo para as partidas e chegadas de voos controlados;

**Serviço de controlo do tráfego aéreo:** um serviço prestado para prevenir colisões entre aeronaves e, na área de manobra, entre as aeronaves e os obstáculos, e manter um fluxo ordenado e expedito de tráfego aéreo;

**Serviço de controlo regional:** um serviço de CTA para os voos controlados num bloco de espaço aéreo; o serviço de controlo do tráfego aéreo prestado aos voos controlados nas áreas de controlo;

**Serviço de despacho de aeronaves:** unidade criada com o objetivo de receber mensagens relacionadas com os serviços de tráfego aéreo e os planos de voo apresentados antes da partida;

**Serviço de gestão da placa de estacionamento:** o serviço prestado para gerir as atividades e o movimento de aeronaves e de veículos na placa de estacionamento;

**Serviço de informação aeronáutica:** um serviço estabelecido para uma área de cobertura definida responsável pelo fornecimento de informação e de dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficácia da navegação aérea;



**Serviço de informação de voo:** o serviço prestado com o objetivo de fornecer sugestões e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;

**Serviço de radionavegação:** o serviço que fornece informações de orientação ou dados de posição para a operação eficiente e segura de aeronaves, apoiado por um ou mais dispositivos de auxílio à radionavegação;

**Serviço fixo aeronáutico (AFS):** todas as instalações e o pessoal alocados a serviços de telecomunicações entre pontos fixos, tais como AFTN/ATS, a parte terrestre da ATN e ATS e os circuitos de discurso direto e de dados ATS;

**Serviço móvel aeronáutico:** o serviço móvel entre estações aeronáuticas e estações de aeronaves, ou entre estações de aeronaves, em que podem participar estações de embarcações de salvamento. As estações de radiofarol de localização de emergência podem também participar neste serviço nas frequências de socorro e de emergência designadas;

**Serviços CNS, MET e AIS:** os serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços meteorológicos para a navegação aérea e serviços de informação aeronáutica;

**Serviços de comunicação:** os serviços aeronáuticos fixos e móveis que permitem comunicações solo/solo, ar/solo e ar/ar para efeitos de CTA;

**Serviços de navegação:** as instalações e serviços que fornecem às aeronaves informação sobre posicionamento e tempos;



**Serviços de navegação aérea:** todos os serviços de tráfego aéreo e serviços auxiliares, que fornecem comunicações, como sejam, infraestruturas de navegação aérea e vigilância e outros serviços, incluindo serviços meteorológicos para utentes do espaço aéreo, serviços de busca e salvamento e serviços de informação aeronáutica;

**Serviços de tráfego aéreo (ATS):** o serviço de informação de voo, o serviço de alerta, o serviço consultivo e o serviço de controlo de tráfego aéreo regional, de aproximação e de aeródromo;

**Serviços de vigilância:** as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura;

**Serviços meteorológicos:** as instalações e os serviços que provisionam previsões, informações e observações meteorológicas à aviação, bem como informação SIGMET, transmissões VOLMET e outros dados meteorológicos providos pelo Estado para fins aeronáuticos;

**Serviços não-regulares (comerciais):** os voos realizados de um modo irregular, a título oneroso, incluindo os voos vazios relacionados com esses serviços, as viagens “tudo incluído” e os voos regulares convertidos em *charter*;

**Serviços regulares (comerciais):** os voos efetuados a título oneroso e de acordo com um horário público, ou de um modo tão regular ou frequente, que constitua uma série sistemática identificável que o público pode reservar diretamente e ainda os voos complementares ocasionados por excesso de tráfego dos voos regulares;



**Setor (navegação aérea):** a parte de uma área de controlo ou de uma região de informação de voo ou de uma região de informação de voo superior;

**Setor ATC:** um volume definido de espaço aéreo no qual o controlo do tráfego aéreo (ATC) é da responsabilidade de um ou vários controladores associados num determinado período;

**Setor de rota:** voo que engloba as fases de descolagem, saída, cruzeiro nunca inferior a 15 minutos, chegada, aproximação e aterragem;

**Setor de voo:** período de serviço de voo compreendido entre uma descolagem e a aterragem imediatamente seguinte;

**Simulador de Voo (FFS – *Full Flight Simulator*):** réplica em tamanho real de um tipo ou de uma marca, de um modelo e de uma série de cabina de pilotagem de uma aeronave específicos, incluindo a montagem de todos os equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave em operações no solo e em voo, um sistema visual que proporciona a visualização exterior à cabina de pilotagem, bem como um sistema de simulação de potência e de movimento;

**Sinalização:** um símbolo ou grupo de símbolos fixados na superfície da área de movimento para transmitir informação aeronáutica;

**Sinalizador (baliza):** um objeto colocado acima do nível do solo para indicar um obstáculo ou delinear um limite;

**Sistema:** a conjugação das funções aéreas e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;



**Sistema anti colisão de bordo (ACAS):** sistema para aeronaves baseado em sinais de *transponders* de radares de vigilância secundários (SSR) que funciona independentemente do equipamento de terra e que dá indicações ao piloto sobre aeronaves em rota de colisão potencial que estejam equipadas com *transponders* SSR;

**Sistema anti colisão de bordo II (ACAS II):** um sistema anti colisão instalado a bordo que fornece alertas de proximidade no plano vertical para além de alertas de tráfego;

**Sistema de aeródromos:** um conjunto de aeródromos ou de aeroportos, que sirva a mesma cidade ou área urbana;

**Sistema de alarme e vigilância de controlo de acessos (SAVCA):** controla eletronicamente o acesso a portas, portas de embarque e outros pontos de entrada que conduzem direta ou indiretamente a zonas de segurança restritas e alerta as autoridades competentes sempre que se efetue uma entrada não autorizada;

**Sistema de aterragem GBAS:** um sistema de aproximação para aterragem que utiliza as informações de um sistema global terrestre reforçado de navegação por satélite (GNSS/GBAS) para fornecer guiamento à aeronave com base na sua posição GNSS lateral e vertical. Utiliza a referência de altitude geométrica para o seu ângulo de aproximação final;

**Sistema de aterragem por guiamento frontal (HUDLS):** sistema de bordo que fornece guiamento frontal ao piloto durante a aproximação e aterragem e/ou a aproximação falhada<sup>34</sup>;

---

<sup>34</sup> Inclui todos os sensores, computadores, fontes de abastecimento energético, indicações e comandos





**Sistema de controlo de voo:** o sistema composto por dois subsistemas de aterragem, sendo um automático e outro híbrido, ou só por um subsistema híbrido;

**Sistema de deteção de engenhos explosivos (SDEE):** sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detetar, e de o indicar por meio de um alarme, qualquer engenho explosivo através da deteção de um ou vários dos seus componentes contidos na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita;

**Sistema de deteção de explosivos (SDE):** sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detetar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita;

**Sistema de deteção de explosivos primários (SDEP):** sistema ou combinação de diferentes tecnologias capazes de detetar, e de o indicar por meio de um alarme, o material explosivo contido na bagagem, independentemente do material de que esta seja feita;

**Sistema de gestão de segurança operacional (SMS):** consiste numa abordagem sistemática à gestão de segurança operacional, incluindo as inerentes estruturas organizacionais, responsabilidades, políticas e procedimentos;

**Sistema de processamento de dados de voo:** parte de um sistema de serviços de tráfego aéreo que recebe, processa automaticamente e distribui pelas posições de trabalho dos órgãos de controlo do tráfego aéreo dados relativos aos planos de voo e mensagens associadas;



**Sistema de registos de voo:** o equipamento ou sistemas instalados na aeronave para registar ou gravar parâmetros de voo ou comunicações da cabina de pilotagem, com o fim de complementar a investigação de acidentes ou incidentes;

**Sistema de visão noturna (NVIS):** a integração de todos os elementos necessários para a utilização segura de NVG durante as operações de helicópteros. O sistema inclui, no mínimo, os NVG, a iluminação NVIS, os componentes para helicópteros, a formação e a aeronavegabilidade permanente;

**Sistema de visibilidade melhorada:** um sistema que permite visualizar em tempo real, imagens eletrónicas do ambiente exterior, mediante utilização de sensores de imagem;

**Sistema funcional:** uma combinação de sistemas, procedimentos e recursos humanos organizados para desempenhar uma função no contexto da gestão do tráfego aéreo;

**Sistema híbrido de aterragem:** o sistema composto por um subsistema primário de aterragem, passivo e automático, e um subsistema secundário independente de guiamento, permitindo que o piloto complete manualmente a aterragem, após falha do subsistema primário;

**Sistema integrado de processamento do plano de voo inicial:** sistema integrado na rede europeia de gestão do tráfego aéreo através do qual é prestado um serviço centralizado de processamento e distribuição de planos de voo no espaço aéreo europeu, serviço esse que consiste na receção, validação e distribuição de planos de voo;



**Sistema operacional de controlo de voo:** o sistema automático com capacidade para completar automaticamente a aproximação e aterragem, em caso de uma falha abaixo da altura de alerta;

**Sistema passivo de controlo de voo:** o sistema de controlo que, no caso de uma falha, não provoca um desvio do rumo ou da atitude da aeronave, não sendo a aterragem completada automaticamente;

**Situação crítica:** uma situação inabitual ou crise que envolve uma perda significativa de capacidade da REGTA, ou um desequilíbrio importante entre a capacidade da REGTA e a procura, ou ainda uma falha grave no fluxo de informação, numa ou várias partes da REGTA;

**Situação de perigo:** qualquer situação, acontecimento ou circunstância suscetível de causar um acidente;

**Sobrevoo:** um voo que entra num espaço aéreo definido a partir de um sector adjacente, transita pelo espaço aéreo definido e sai deste para um sector adjacente exterior;

**Software da REGTA:** *software* utilizado nos sistemas da rede europeia de gestão do tráfego aéreo;

**Soleira de pista:** o início da parte da pista que pode ser utilizada para realizar aterragens;

**Stand de Aeronave:** uma área da placa prevista para ser utilizada por uma aeronave parqueada;

**Subida em cruzeiro:** técnica de cruzeiro de um avião que resulta num aumento líquido da altitude à medida que diminui a massa do avião;



**Substâncias psicoativas:** são aquelas que, quando ingeridas, bebidas, injetadas, fumadas ou inaladas, afetam o sistema nervoso central<sup>35</sup>.

**Superfície de proteção dos obstáculos:** uma superfície estabelecida como sistema indicador do ângulo de aproximação visual, acima da qual não são permitidos objetos nem extensões de objetos existentes, exceto quando, no entender da autoridade competente, o novo objeto ou a nova extensão ficarem protegidos por um objeto inamovível existente;

**Superfície delimitadora de obstáculos:** uma superfície que define os limites da penetração de objetos no espaço aéreo;

**Supervisão contínua da aeronavegabilidade:** as tarefas destinadas a verificar se os requisitos, com base nos quais foram emitidos os certificados, continuam a ser cumpridos durante todo o seu período de validade, assim como a tomada de quaisquer medidas de salvaguarda;

**Suspensão do plano de voo:** o processo iniciado por uma entidade que procede à ATFM para garantir que o operador altera o plano de voo antes da realização deste;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

T)

**Tarifa aérea de carga:** o preço, expresso em euros ou na moeda local, a pagar pelo transporte de carga, bem como as condições de aplicação dos

---

<sup>35</sup> Segundo a Organização Mundial de Saúde, podem classificar-se como depressoras (álcool, opiáceos e fármacos sedativo-hipnóticos), estimulantes (anfetaminas, cocaína, nicotina e cafeína) e perturbadoras (LSD e canabinóides);



referidos preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

**Tarifa aérea de passageiros:** o preço, expresso em euros ou na moeda local, a pagar às transportadoras aéreas, aos seus agentes ou a outros vendedores de bilhetes pelo transporte de passageiros por meio de serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo a remuneração e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

**Táxi aéreo:** voos não-regulares, “a pedido”, sem grande antecedência, para transporte de passageiros, carga, correio, ou uma combinação destes, a título oneroso e habitualmente realizado em aeronaves mais pequenas, incluindo helicópteros<sup>36</sup>;

**Tempo de instrução em duplo comando:** tempo de voo ou tempo de instrumentos em terra durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo por parte de um instrutor devidamente autorizado;

**Tempo de instrumentos:** tempo de voo por instrumentos ou tempo de instrumentos em terra;

**Tempo de instrumentos em terra:** tempo durante o qual um piloto recebe instrução de voo por instrumentos simulado, em dispositivos de treino de simulação de voo;

**Tempo de rolagem no aeródromo:** o valor temporal predeterminado, desde a remoção dos calços até à descolagem, expresso em minutos e válido durante as operações aeroportuárias normais;

---

<sup>36</sup> Esta definição inclui voos de posicionamento necessários para a provisão do serviço.



**Tempo de transporte:** tempo a considerar pelo operador para o trânsito de um tripulante, fora da base, entre o local de repouso e o local onde deve apresentar-se para o serviço, e vice-versa;

**Tempo de voo:** o tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objetivo de descolar até ao momento em que estaciona no local de destino designado para o efeito e os motores param;

**Tempo de voo como piloto a solo:** tempo de voo durante o qual um aluno piloto é o único ocupante de uma aeronave;

**Tempo de voo em IFR (*Instrument Flight Rules*):** todo o tempo de voo durante o qual a aeronave é operada de acordo com as Regras de Voo por Instrumentos;

**Tempo de voo para aviões, motoplanadores e aeronaves de descolagem vertical:** o tempo total, contabilizado, desde o momento em que a aeronave começa a movimentar-se pelos seus próprios meios, com o propósito de descolar, até ao momento em que se imobiliza definitivamente no fim do voo;

**Tempo de voo para helicópteros:** o tempo total, contabilizado desde que as pás do rotor começam a girar, até ao momento em que o helicóptero se imobiliza, no fim do voo e as pás do rotor param de girar;

**Tempo de voo para os aeróstatos:** o tempo total, contabilizado desde que um aeróstato é desengatado do mastro, com o propósito de descolar, até ao momento em que o aeróstato se imobiliza definitivamente, no fim do voo e é engatado ao mastro;



**Tempo de voo para os balões:** o tempo total, contabilizado desde que o cesto deixa o solo;

**Tempo de voo para planadores:** o tempo total, contabilizado desde que o planador inicia a corrida no solo no processo de decolagem até ao momento em que se imobiliza no fim do voo;

**Tempo de voo por instrumentos:** tempo durante o qual um piloto comanda uma aeronave em voo apenas por referência a instrumentos;

**Tempo de voo total (*block time*):** tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objetivo de descolar até ao momento em que estaciona e os motores param;

**Tempo real:** o momento em que ocorre um processo ou evento;

**Tempo total estimado:** No caso dos voos IFR, o tempo estimado necessário, a contar da decolagem, para atingir um ponto designado definido com referência a ajudas à navegação, a partir do qual está previsto iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos ou, caso o aeródromo de destino não disponha de ajudas à navegação associadas, para atingir o aeródromo de destino. No caso dos voos VFR, o tempo estimado necessário a contar da decolagem para atingir o aeródromo de destino;

**Terceiro:** qualquer pessoa coletiva ou singular, com exceção dos passageiros e dos elementos do pessoal de voo e de cabine, em serviço no voo em questão;



**Terminal:** edifício ou grupo de edifícios e sistemas onde se processam as formalidades e o embarque e desembarque de passageiros, de carga e de correio;

**Terminal de bagagem:** espaço no qual se armazena a bagagem de porão registada (local ou em transferência), até ao seu transporte para a aeronave ou ainda para onde é transportada, após um voo antes de ser entregue ao passageiro, seu proprietário<sup>37</sup>;

**Terminal de carga:** um edifício no qual a carga é armazenada e processada entre o seu transporte aéreo e terrestre ou vice-versa e onde se encontram localizados os serviços que permitem o seu processamento;

**Teste:** aferição das medidas de segurança da aviação, no âmbito do qual a autoridade competente simula a intenção de cometer um ato de interferência ilícita, destinando-se o mesmo a avaliar a eficácia da aplicação das medidas de segurança vigentes;

**Teto das nuvens:** a altura a que se encontra a base da camada de nuvens mais baixa observada ou prevista nas proximidades de um aeródromo ou local de operação ou numa determinada área de operação, normalmente medida acima da elevação do aeródromo ou, no caso de operações no mar, acima do nível do mar<sup>38</sup>;

**Tipo de aeronaves:** a classificação dada a um conjunto de aeronaves do mesmo modelo básico incluídas no mesmo certificado de tipo, podendo incluir versões ou variantes, com características tecnológicas e de manobra semelhantes, requerendo tripulações de voo com a mesma composição e o

---

<sup>37</sup> É igualmente o espaço onde se conserva a bagagem extraviada até ser reexpedida, após reclamação.

<sup>38</sup> A altura acima da terra ou da água à qual se encontra a mais baixa camada de nuvens que, abaixo de 6000 m (20.000 pés), cobre mais de metade do céu.





mesmo treino, incluindo todas as modificações às mesmas, com exceção das modificações que resultem numa alteração das características de manobra ou de voo;

**Tipo de pista:** uma pista por instrumentos ou uma pista não-instrumentos;

**Tolerância à sobrecarga:** comportamento do sistema na eventualidade de uma introdução de dados a ritmo superior ao esperado durante o seu funcionamento normal e, em especial, tolerância do sistema a essa eventualidade;

**Torre de controlo de aeródromo:** órgão criado para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo ao tráfego de um aeródromo;

**Trabalho aéreo:** a utilização de aeronaves em voo, para a realização de serviços especializados, com carácter económico, ou seja, mediante retribuição remuneratória ou exercício, por qualquer meio, de uma atividade comercial, com exceção do transporte de passageiros, de carga ou de correio, nomeadamente, nas seguintes modalidades:

- i)* Trabalhos agrícolas;
- ii)* Bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente;
- iii)* Calibração em voo de ajudas -rádio ou ajudas visuais à navegação aérea;
- iv)* Carga suspensa;
- v)* Fotografia aérea;
- vi)* Reboques;
- vii)* Lançamento de paraquedistas;
- viii)* Filmagem aérea;
- ix)* Publicidade aérea;
- x)* Deteção remota por meios radiométricos e eletrónicos;



- xi) Termografia;*
- xii) Topografia altimétrica;*
- xiii) Voos de observação e coordenação aérea;*
- xiv) Trabalhos em linhas de alta tensão;*

**Tráfego aéreo geral:** todos os movimentos de, aeronaves civis e de aeronaves estatais, incluindo-se nestes últimos, os movimentos de aeronaves militares, aduaneiras e policiais, sempre que tais movimentos sejam efetuados em conformidade com os procedimentos determinados pela OACI;

**Tráfego aéreo internacional:** passageiros/carga transportados em voos efetuados entre pontos situados no território nacional e pontos situados no território de outro ou outros Estados, ou entre pontos situados no território de outros Estados, isto é, voos com origem ou destino fora do território nacional ou entre dois pontos de outros Estados;

**Tráfego comercial regular:** Compreende os voos regulares efetuados, a título oneroso e de acordo com um horário público, ou de um modo tão regular ou frequente, que constitua uma série sistemática identificável que o público pode reservar diretamente, e ainda, os voos complementares ocasionados por excesso de tráfego dos voos regulares;

**Tráfego de aeródromo:** todo o tráfego na área de manobra de um aeródromo e todas as aeronaves que voam na proximidade de um aeródromo<sup>39</sup>;

---

<sup>39</sup> As aeronaves que efetuam operações na vizinhança de um aeródromo incluem, mas não só, as aeronaves que entram ou saem de um circuito de tráfego de um aeródromo.



**Trajétoria de voo:** a trajetória aérea de uma aeronave, definida em três dimensões;

**Trajétoria de voo à decolagem:** a trajetória vertical e horizontal, com o motor crítico inoperacional, a partir de um determinado ponto durante a decolagem até 1500 pés acima da superfície, no caso dos aviões, e até 1000 pés acima da superfície, no caso dos helicópteros;

**Transferência antecipada (*release*):** autorização dada pelo controlador que transfere a aeronave para o controlador do órgão aceitante, para este emitir instruções de controlo a uma aeronave, antes da passagem desta pelo ponto de transferência do controlo;

**Transferência (*cutover*) ou permuta a quente (*hot swapping*):** substituição de componentes ou de *software* de um sistema da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo (REGTA) enquanto o sistema está operacional;

**Transportadora aérea:** uma empresa de transporte aéreo, titular de uma licença de exploração, válida, concedida por uma autoridade de licenciamento competente;

**Transportadora aérea comunitária:** empresa detentora de licença de exploração nos termos do Regulamento (EC) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro;

**Transportadora aérea operadora:** uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;



**Transporte aéreo:** a operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efetuada mediante qualquer tipo de remuneração;

**Transporte aéreo comercial:** a operação de uma aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração;

**Tripulação:** a tripulação de operação de uma aeronave incluindo as Tripulações Técnica e de Cabina;

**Tripulação de cabina:** os tripulantes devidamente qualificados, à exceção dos tripulantes de voo e do pessoal técnico, designados por um operador para desempenharem funções ligadas à segurança dos passageiros e do voo durante as operações;

**Tripulação mínima:** tripulação que estiver definida para cada equipamento de voo pela autoridade aeronáutica competente com o fim de garantir a segurança do voo;

**Tripulação reforçada:** tripulação que compreende mais do que a tripulação mínima e na qual cada membro da tripulação pode deixar o seu posto e ser substituído por outro membro da tripulação devidamente qualificado;

**Tripulação técnica:** conjunto de tripulantes, com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave;

**Tripulante:** pessoa encarregada pela transportadora aérea e certificada pela Autoridade Aeronáutica, para exercer funções específicas a bordo de uma aeronave durante o voo;



**Tripulante de helicóptero usado em operações com guincho (HHO):** um membro da tripulação técnica que desempenha funções relacionadas com a utilização de um guincho;

**Tripulante em funções:** tripulante atuando de acordo com as suas competências numa aeronave durante um voo ou parte de um voo;

**Tripulante HEMS:** um membro da tripulação técnica destacado para um voo HEMS para prestar assistência a qualquer pessoa que necessite de cuidados médicos a bordo de um helicóptero e que assiste o piloto durante a missão;

**Tripulante NVIS:** um membro da tripulação técnica destacado para um voo NVIS;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**U)**

**Ultraleves:** todas as aeronaves motorizadas de asa fixa, flexível (inflável ou inflada), rígida ou semi-rígida, com as seguintes características:

- i) Com o máximo de dois lugares;
- ii) VSO não superior a 65 km/hora (35 nós) VAC;
- iii) Mmd, excluindo o peso de paraquedas balístico, de 300 kg para aviões terrestres monolugar, 450 kg para aviões terrestres bilugar, 330 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios monolugar, 495 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios bilugar, desde que, quando funcionem ora como hidroaviões ora como aviões terrestres, não excedam o limite correspondente de Mmd;



**Unidade de tráfego:** unidade de referência da atividade aeroportuária que indiferenciadamente significa qualquer uma das seguintes realidades: um passageiro embarcado ou um passageiro desembarcado ou 100 kg de carga embarcada ou 100 kg de carga desembarcada;

**Unidade local de gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM):** uma entidade de gestão do fluxo que atua em nome de uma ou mais outras entidades de gestão do fluxo como interface entre a unidade central ATFM e uma unidade ou grupo de unidades ATS;

**Uso problemático de substâncias:** uso de uma ou mais substâncias psicoativas pelo pessoal da aviação, de tal modo que:

- 1) Constitui um perigo direto para o utilizador ou põe em risco a vida, a saúde ou o bem-estar de terceiros; e/ou
- 2) Causa ou agrava um problema ou distúrbio profissional, social, mental ou físico;

**Utentes:** qualquer pessoa, singular ou coletiva que, diretamente ou em representação, solicita e beneficia da prestação de um serviço e se obriga ao pagamento da respetiva taxa;

**Utilização flexível do espaço aéreo:** o conceito de gestão do espaço aéreo aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, tal como especificado na primeira edição de 5 de fevereiro de 1996 do Manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo editado pelo *Eurocontrol*;

**Utilizador de FSTD:** organização ou a pessoa que requer a uma ATO uma formação, uma verificação ou uma prova que utiliza um FSTD;



**Utilizador de um aeródromo:** uma pessoa singular ou coletiva que exerça nesse aeródromo uma atividade de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio;

**Utilizadores do espaço aéreo:** todas as aeronaves exploradas como tráfego aéreo geral;

**Utilizadores:** os operadores aéreos e os agentes de assistência em escala;

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

V)

**V<sub>1</sub>:** a velocidade máxima à decolagem a que o piloto deve tomar a primeira medida para parar o avião dentro da distância disponível para aceleração-paragem; Por V<sub>1</sub> entende-se também a velocidade mínima à decolagem, na sequência de uma falha do motor crítico na VEF, a que o piloto pode continuar a decolagem e alcançar a altitude exigida acima da superfície de decolagem dentro da distância de decolagem;

**Validade dos requisitos:** confirmação, mediante exame e fornecimento de prova objetiva, de que os requisitos relativos a uma utilização específica correspondem ao pretendido;

**Veículo Autorizado:** qualquer veículo autorizado pelo Diretor de Aeroporto para operar dentro de uma zona restrita, áreas controladas ou outras, através da emissão de um passe válido;

**Veículo de Passageiros de Placa:** qualquer veículo utilizado para transportar passageiros entre a aeronave e o terminal de passageiros;



**Vendas unicamente de lugares:** venda de lugares sem qualquer outro serviço incluído, como, por exemplo, alojamento, efetuada diretamente ao público por uma transportadora aérea ou pelo seu agente autorizado, ou ainda por um fretador;

**Verificação:** a confirmação, mediante apresentação de elementos objetivos de prova, de que os requisitos especificados foram cumpridos;

**Verificação correta e completa do *software* da REGTA:** todos os requisitos de segurança do *software* especificam corretamente o que o processo de avaliação e redução de riscos requer do componente de *software* e o seu cumprimento é demonstrado ao nível que o sistema de garantia requer;

**Verificação de antecedentes:** a verificação registada da identidade de um indivíduo, incluindo o eventual registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança;

**Verificação de segurança:** aplicação de meios técnicos ou de outro tipo, para detetar armas, explosivos ou outros artigos perigosos que possam ser utilizados para cometer atos de interferência ilegal;

**Verificação de segurança da aeronave:** a inspeção do interior e das zonas exteriores acessíveis da aeronave, destinada a detetar artigos proibidos e interferências ilícitas que ponham em causa a segurança da aeronave;

**Verificação de proficiência:** demonstração de aptidões, por parte dos titulares de licenças aeronáuticas, tendo em vista a revalidação ou a renovação de qualificações, e que pode incluir um exame oral;





**Versão aprovada de passageiros:** a capacidade máxima de lugares de uma determinada aeronave ou de um modelo de aeronave, utilizada pelo operador, excluindo os lugares da cabina de pilotagem e os lugares da tripulação de cabina, se aplicável, sendo essa capacidade aprovada pela ANAC e especificada no manual de operações<sup>40</sup>;

**Versão de tipo máxima aprovada de número de passageiros:** a capacidade máxima aprovada de passageiros, em função do tipo de aeronave, excluindo os lugares de tripulantes, devendo tal capacidade ser aprovada pela ANAC, de acordo com o certificado de tipo e os manuais do fabricante;

**Vigilância automática dependente - contrato (ADS-C):** meio através do qual são transmitidos os termos de um acordo ADS-C entre o sistema no solo e as aeronaves, através de uma ligação de dados, especificando em que condições, os reportes ADS-C são iniciados e os dados incluídos nessas comunicações;

**Vigilância automática dependente - difusão (ADS-B):** meio através do qual as aeronaves, os veículos no aeródromo e outros objetos podem transmitir e/ou receber automaticamente dados como a identificação, a posição e dados adicionais, conforme adequado, em modo de radiodifusão através de uma ligação de dados;

**Visibilidade:** visibilidade para fins aeronáuticos, sendo o valor mais elevado dos seguintes:

- 1) A maior distância a que um objeto de cor negra de dimensões adequadas, localizado junto ao solo, pode ser avistado e reconhecido quando observado contra um fundo iluminado;

---

<sup>40</sup> Inclui ainda o posicionamento dos assentos dos passageiros e a localização dos equipamentos de emergência.



2) A maior distância a que luzes com uma intensidade próxima de 1000 candelas podem ser avistadas e identificadas contra um fundo não iluminado;

**Visibilidade em voo:** a visibilidade para a frente, a partir do posto de pilotagem de uma aeronave em voo;

**Visibilidade meteorológica convertida (CMV):** um valor (equivalente a um RVR) derivado da visibilidade meteorológica comunicada;

**Visibilidade no solo:** visibilidade num aeródromo, conforme comunicada por um observador acreditado ou por sistemas automáticos;

**Volume (carga):** o conjunto compreendendo a mercadoria e a sua embalagem preparada para o transporte;

**Volume de tráfego anual:** o número total de passageiros que chegam, partem e se encontram em trânsito (contabilizados uma vez), num determinado aeroporto;

**Voluntário (Passageiro):** a pessoa que se tenha apresentado no embarque nas condições estabelecidas na lei e se disponha a ceder, a pedido da transportadora aérea, a sua reserva a troco de benefícios;

**Voo:** qualquer partida de um determinado aeroporto para um determinado aeroporto de destino<sup>41</sup>;

---

<sup>41</sup>

- 1) <sup>41</sup> No que se refere a passageiros e bagagens não despachadas, o período de transporte dos passageiros em aeronave, incluindo o seu embarque e desembarque;
- 2) No que se refere à carga e às bagagens despachadas, o período de transporte das bagagens e da carga desde o momento em que estas são confiadas à transportadora aérea, até ao momento em que são entregues ao legítimo destinatário;
- 3) No que se refere a terceiros, a utilização de uma aeronave desde o momento em que os motores são acionados para circulação na placa ou descolagem até ao em que, na placa, os motores ficam completamente parados; adicionalmente, a deslocação de uma aeronave por reboque e



**Voo acrobático:** manobras executadas intencionalmente por uma aeronave que implicam uma mudança abrupta de atitude, uma atitude anormal ou uma variação anormal na velocidade, que não são necessárias nos voos normais nem durante a instrução para obtenção de licenças ou de qualificações, com exceção da qualificação de voo acrobático;

**Voo com sistema de visão noturna:** no caso das operações NVIS, a parte do voo efetuada de acordo com regras de voo visual (VFR), em condições noturnas e em que um membro da tripulação usa óculos de visão noturna (NVG);

**Voo comercial:** a operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efetuada mediante qualquer tipo de remuneração;

**Voo comercial não-regular:** voo *charter* e voo especial, realizado a título oneroso

**Voo controlado:** qualquer voo sujeito a uma autorização do controlo de tráfego aéreo;

**Voo de acordo com as regras de voo por instrumentos (voos IFR):** o voo operado segundo as regras de voo por instrumentos constantes do anexo 2 (1) da Convenção de Chicago;

---

veículos de retro movimento assistido em plataformas de elevação de aeronaves, ou por forças que estão normalmente na origem do impulso e do alteamento de uma aeronave, nomeadamente as correntes atmosféricas.



**Voos de acordo com as regras de voo visual (voos VFR):** os voos operados segundo as regras de voo visual constantes do anexo 2 (2) da Convenção de Chicago;

**Voo de chegada:** um voo que entra num espaço aéreo definido a partir de um setor adjacente, transita pelo espaço aéreo definido e aterra num destino dentro do espaço aéreo definido;

**Voo de navegação (*cross-country*):** voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada seguindo uma rota pré-planeada, utilizando procedimentos de navegação normalizados;

**Voo de partida:** um voo que parte de um aeródromo num espaço aéreo definido, transita pelo espaço aéreo definido e aterra num aeródromo situado no espaço aéreo definido ou sai do espaço aéreo definido para entrar num sector adjacente exterior;

**Voo de serviços conjuntos:** um voo identificado pelos códigos designadores de duas transportadoras aéreas que, com a concordância dos respetivos Estados, acordaram entre si a partilha das receitas e/ou despesas;

**Voo diurno:** o voo conduzido entre o início do crepúsculo civil matutino e o fim do crepúsculo civil vespertino;

**Voo doméstico:** o voo com origem e destino em território nacional e que não efetua qualquer escala fora dele;

**Voo executivo:** o voo realizado por uma transportadora aérea contratada por entidades que, para a condução dos seus negócios, recorrem ao transporte de passageiros em voos não acessíveis ao público.



**Voo extracomunitário:** a ligação aérea efetuada entre aeroportos situados no território nacional e aeroportos localizados em território de Estados terceiros;

**Voo Extra-Schengen:** o voo internacional com origem, destino ou escala em Estado terceiro à Convenção de Schengen, incluindo eventuais segmentos domésticos desse voo;

**Voo HEMS:** um voo realizado por um helicóptero ao abrigo de uma aprovação HEMS para facilitar a assistência médica de emergência sempre que seja indispensável uma deslocação rápida e imediata, mediante o transporte de:

- 1) Pessoal médico;
- 2) Artigos médicos (equipamento, sangue, órgãos, medicamentos); ou
- 3) Pessoas doentes ou feridas e outras pessoas diretamente envolvidas;

**Voo HHO:** um voo de helicóptero ao abrigo de uma aprovação HHO, cujo objetivo é facilitar a transferência de pessoas e/ou carga com a ajuda de um guincho;

**Voo IFR:** voo efetuado de acordo com as regras de voo por instrumentos;

**Voo internacional:** a ligação aérea efetuada entre o território nacional e qualquer outro Estado ou o voo com origem, destino ou escala fora do território nacional, incluindo eventuais segmentos domésticos desse voo;

**Voo intracomunitário:** a ligação aérea efetuada entre dois ou mais aeroportos comunitários que não se inicie, termine ou faça escala num aeródromo de Estado terceiro;



**Voo local:** o voo com início e fim no mesmo aeródromo, sem escalas intermédias e, se efetuado em espaço aéreo controlado, que permaneça sempre sob a jurisdição de uma única entidade responsável pela prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo, e quando executado em espaço aéreo não controlado desenvolva a sua operação num raio de 50 km, ou de 30 Nm, com centro no ARP;

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

**Voo não remunerado:** o voo efetuado numa aeronave não associado a qualquer tipo de atividade ou exploração comercial;

**Voo NVIS:** um voo em condições meteorológicas de voo visual (VMC) noturnas, em que a tripulação de voo utiliza NVG, realizado num helicóptero com aprovação NVIS;

**Voo NVIS não assistido:** no caso das operações NVIS, a parte do voo VFR executado em condições noturnas e sem recurso a NVG;

**Voo Schengen:** o voo com origem, destino ou escala em aeródromos dos Estados aderentes à Convenção de Schengen;

**Voo VFR especial:** um voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo numa zona de controlo em condições meteorológicas inferiores às VMC;

**Voo VFR:** o voo conduzido de acordo com as regras de voo visual;

**Vs:** velocidade de perda ou velocidade mínima de voo estabilizada em configuração de aterragem;



**V<sub>s1</sub>**: velocidade de perda ou velocidade mínima de voo estabilizada para uma determinada configuração específica;

**Vulnerabilidade**: qualquer fragilidade das medidas e dos procedimentos aplicados de que se possa tirar partido para cometer um ato de interferência ilícita;

B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

**Z)**

**Zona de controlo**: espaço aéreo controlado que se prolonga no sentido ascendente a partir da superfície terrestre até um limite superior especificado;

**Zona de equipamento rádio obrigatório (RMZ)**: espaço aéreo de dimensões definidas no qual é obrigatório dispor de e utilizar equipamentos de rádio;

**Zona de equipamento *transponder* obrigatório (TMZ)**: espaço aéreo de dimensões definidas no qual é obrigatório dispor de e utilizar equipamentos *transponder* para comunicar a altitude de pressão;

**Zona de perigo**: espaço aéreo de dimensões definidas no qual, em determinados períodos, podem ter lugar atividades perigosas para o voo de aeronaves;

**Zona de tarifação de rota**: um volume de espaço aéreo relativamente ao qual são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única;



**Zona de tarifação de terminal:** um aeroporto ou um grupo de aeroportos relativamente aos quais são estabelecidas uma base de custos única e uma taxa unitária única;

**Zona de tráfego de aeródromo:** o espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido em torno de um aeródromo, para proteção do tráfego do aeródromo;

**Zona demarcada:** uma zona separada de zonas restritas de segurança ou se a própria zona demarcada for uma zona restrita de segurança, separada das outras zonas restritas de segurança do aeroporto, através de um controlo de acesso, ;

**Zona horária:** extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com um fuso horário, que corresponde a 1/24 do globo terrestre e com uma extensão de 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo;

**Zona livre de obstáculos (*Clearway*):** uma área retangular em terra ou na água, controlada pela autoridade competente, selecionada ou preparada como área adequada sobre a qual um avião pode realizar uma parte da sua subida inicial até determinada altitude;

**Zona restrita:** o espaço aéreo de dimensões definidas situado sobre o território ou águas territoriais de um Estado, no interior do qual o voo das aeronaves se encontra subordinado ao cumprimento de condições especificadas;





**Zona restrita de segurança:** lado ar do aeroporto cujo acesso é controlado a fim de garantir a segurança da aviação civil<sup>42</sup>;

**Zona tranquila de uma aglomeração:** uma zona delimitada pela câmara municipal, no âmbito dos estudos e propostas sobre ruído que acompanham os planos municipais de ordenamento do território, que está exposta a um valor de  $L_{den}$  igual ou inferior a 55 dB(A) e de  $L_n$  igual ou inferior a 45 dB(A), como resultado de todas as fontes de ruído existentes;

**Zona tranquila em campo aberto:** uma zona delimitada pela câmara municipal, no âmbito dos estudos e propostas sobre ruído que acompanham os planos municipais de ordenamento do território, que não é perturbada por ruído de tráfego, de indústria, de comércio, de serviços ou de atividades recreativas.

---

<sup>42</sup> Essa zona inclui, normalmente, *inter alia*, todas as zonas de partida de passageiros, situadas entre os pontos de rastreio e a aeronave, a plataforma, as zonas de processamento de bagagem, os hangares de carga, os centros de correio e as instalações de limpeza e restauração do lado ar. - Definição constante do PNSAC.



## **GLOSSÁRIO DA AVIAÇÃO CIVIL**

### **FONTES**

- Convenção para a Unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, alterada em Haia, em 28 de setembro de 1955, e pela Convenção celebrada em Guadalajara em 18 de setembro de 1961, ratificada pelo Estado Português em 20 de junho de 1936, 12 de junho de 1963 e 24 de julho, de 1981;
  
- Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 e ratificada pelo Estado Português em 28 de abril de 1948, que estabelece os princípios, as normas, a organização e os órgãos que regem a navegação aérea e o transporte aéreo internacionais e que criou a Organização da Aviação Civil Internacional;
  
- Convenção relativa ao Reconhecimento Internacional de Direitos sobre Aeronaves, assinada em Genebra em 19 de junho de 1948, celebrada sob a égide da Organização da Aviação Civil Internacional;
  
- Convenção relativa a danos causados a terceiros à superfície por aeronaves estrangeiras, assinada em Roma, em 7 de outubro de 1952;
  
- Convenção relativa às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963;
  
- Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970;



- Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971;
  
- Decreto-Lei n.º 274/77, de 4 de julho, que regula o transporte aéreo não regular internacional (alterado pelo Decreto-Lei n.º 156/79, de 29 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 213/88, de 17 de junho e pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto);
  
- Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de janeiro, sobre transporte aéreo não regular (alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 169/88, de 14 de maio, 111/91, de 18 de março e 208/2004, de 19 de agosto);
  
- 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;
  
- Decreto-Lei n.º 71/84, de 27 de fevereiro, que aprova o Estatuto do Comandante da Aeronave;
  
- Decreto-Lei n.º 234/89, de 25 de julho, que estabelece o regime de licenciamento da atividade de transporte aéreo regular no interior do continente (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de março);
  
- Decreto-Lei n.º 321/89, de 25 de setembro, que define o regime de responsabilidade civil dos transportadores aéreos e institui a obrigatoriedade de realização de contratos de seguro para cobertura da respetiva responsabilidade (alterado pelo Decreto-Lei n.º 279/95, de 26 de outubro e pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto);



- Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de março (Declaração de Retificação n.º 64/91; alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto) – Lei Orgânica de bases da Organização das Forças Armadas;
  
- Decreto-Lei n.º 84/92, de 7 de maio, que estabelece o regime a que ficam sujeitos os volumes e bagagens abandonados nos depósitos dos aeroportos e aeródromos civis;
  
- Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Conselho, de 11 de maio de 2002);
  
- Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo, assinada em Montreal, em 28 de maio de 1999;
  
- Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, que regula as atividades de assistência em escala ao transporte aéreo nos aeroportos ou aeródromos nacionais;
  
- Decreto-Lei n.º 152/2000, de 21 de julho, que estabelece os quadros contraordenacional e sancionatório relativos às violações ao regime sobre os limites dos diversos tempos de serviço de voo e de repouso do pessoal navegante do transporte e do trabalho aéreo, tendo em vista a salvaguarda da segurança aérea (alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto);
  
- Decreto-Lei n.º 66/2003, de 7 de abril (Declaração de Retificação n.º 7-C/2003; alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto);



- Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de outubro, que aprovou o regime de certificação médica de aptidão do pessoal aeronáutico civil;
  
- Decreto-Lei n.º 254/2003, de 18 de outubro, tem por objeto a prevenção e repressão de atos de interferência ilícita cometidos a bordo de aeronave civil, em voo comercial, por passageiros desordeiros, através da tipificação de contraordenações, do agravamento dos limites mínimos e máximos de crimes já tipificados no Código Penal e do alargamento da aplicação no espaço das leis penal e contraordenacional portuguesas;
  
- Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de novembro, que define os requisitos formais e materiais para a emissão do certificado de operador aéreo e fixa as competências dos respetivos titulares;
  
- Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários (alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto);
  
- Decreto-Lei n.º 321/2007, de 27 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2006/93/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo n.º 16 à Convenção de Chicago, Vol. 1, 2.ª Parte, Capítulo 3, 2.ª edição (1988);
  
- Decreto-Lei n.º 17-A/2004, de 16 de janeiro, que aprovou o regime geral de licenciamento do pessoal aeronáutico civil e da certificação e autorização das respetivas organizações de formação;



- Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91;

- Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que para além da formalização dos objetivos do programa, estabelece os procedimentos para o seu desenvolvimento, as entidades que o vão gerir e os associados requisitos de monitorização e de medida dos resultados (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu);

- Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que, no sentido de assegurar a normalização das regras para a prestação de serviços de navegação aérea na União Europeia, estabelece a obrigatoriedade de certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea e as regras básicas para esta certificação, assim como as bases para um sistema transparente no estabelecimento das tarifas, a cobrar aos operadores de aeronaves pelos serviços de navegação aérea (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu);

- Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, referente à organização e à utilização do espaço aéreo, que formaliza a cooperação civil-militar para o uso do espaço aéreo e lança as bases para a reconfiguração do espaço aéreo superior (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do



Conselho, de 21 de outubro de 2009, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu);

- Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece requisitos no sentido da interoperabilidade dos sistemas e procedimentos associados relevantes para a gestão do espaço aéreo, a gestão dos fluxos do tráfego aéreo, os serviços de tráfego aéreo, os serviços de comunicações, de navegação, de vigilância e de informação e, ainda, os serviços de informação meteorológica (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu);

- Regulamento (CE) n.º 785/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves (alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 1137/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro, e 285/2010 da Comissão, de 6 de abril);

- Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de novembro, e define e regula o tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, designadamente aos limites dos tempos de serviço de voo e de repouso, no âmbito do transporte aéreo;

- Decreto-Lei n.º 238/2004 de 18 de dezembro, que estabelece o regime de utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves e os requisitos para a obtenção da licença de pilotagem das aeronaves ultraleves (alterado pelo Decreto-Lei n.º 283/2007, de 13 de agosto);



- Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral (alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 371/2007, de 6 de novembro, 118/2009, de 19 de maio e 317/2009, de 30 de outubro);
- Decreto-Lei n.º 209/2005, de 29 de novembro, que cria o regime sancionatório aplicável ao Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91;
- Decreto-Lei n.º 218/2005, de 14 de dezembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2003, que estabelece normas relativas à notificação de ocorrências na aviação civil;
- Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, de 23 de dezembro, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo;
- Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004 relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários;
- Regulamento (CE) n.º 730/2006 da Comissão, de 11 de maio, relativo à classificação do espaço aéreo e ao acesso dos voos de acordo com as regras do voo visual acima do nível de voo 195 (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro);





- Regulamento (CE) n.º 1033/2006 da comissão, de 4 de julho, que estabelece as regras relativas aos procedimentos aplicáveis aos planos de voo, na fase anterior ao voo, no céu único europeu (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 428/2013 da Comissão, de 8 de maio);
  
- Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, que aprova os Direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (Retificado: JOUE L 26/34, de 26-01-2013);
  
- Regulamento (CE) n.º 1032/2006 da Comissão, de 6 de julho, que estabelece regras relativamente aos sistemas de intercâmbio de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre unidades de controlo de tráfego aéreo (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 30/2009 da Comissão, de 16 de janeiro, que foi objeto de Retificação no JO L 153, de 17-06-2009, pág. 29);
  
- Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, de 6 de dezembro, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea (alterado pelo Regulamento (UE) N.º 1191/2010 da Comissão, de 16 de dezembro), alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro;
  
- Regulamento (CE) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil;



- Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, que aprova o Regulamento Geral do Ruído (Retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007 e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de agosto);
  
- Regulamento (CE) n.º 219/2007, de 27 de fevereiro de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR), alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1361/2008 do Conselho, de 16 de dezembro;
  
- Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas 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);
  
- Regulamento (CE) n.º 633/2007 da Comissão, de 7 de junho de 2007, que estabelece requisitos para a aplicação de um protocolo de transferência de mensagens de voo utilizado para efeitos de notificação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo de tráfego aéreo (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 283/2011 da Comissão, de 22 de março);
  
- Lei n.º 39/2007, de 16 de agosto, que autoriza o Governo a legislar sobre a fixação do limite máximo de idade para o exercício de funções dos pilotos comandantes e copilotos de aeronaves operadas em serviços de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio;
  
- Regulamento (CE) n.º 1315/2007 da Comissão, de 8 de novembro, relativo à supervisão da segurança na gestão do tráfego aéreo e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 (revogado, com efeitos a partir de 7 de



novembro de 2011, pelo Regulamento (UE) n.º 1034/2011 da Comissão, de 17 de outubro);

- Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão, de 12 de novembro, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil, comunicadas em conformidade com a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;

- Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a EASA (alterado pelo Regulamento (CE) n.º 690/2009 da Comissão, de 30 de julho, pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro e pelo Regulamento (UE) n.º 6/2013 da Comissão, de 8 de janeiro);

- Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, alterado pelo Regulamento (EU) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro;

- Diretiva 2008/49/CE da Comissão, de 16 de abril de 2008, que altera o anexo II da Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos critérios para a realização de inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves que utilizam aeroportos comunitários;

- Regulamento (CE) N.º 482/2008 da Comissão, de 30 de maio, que estabelece um sistema de garantia de segurança do software, a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o anexo II do Regulamento (CE) n.º 2096/2005 (alterado pelo Regulamento de Execução (UE) N.º 1035/2011 da Comissão, de 17 de outubro);



- Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho, que revoga o Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de março, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, procedendo à designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados, dentro do território português e à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S.A. como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como entidade facilitadora. Institui, ainda, o Comité Nacional de Coordenação, aprovando os respetivos Estatutos;
  
- Regulamento (CE) n.º 683/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativo ao prosseguimento da execução dos programas europeus de navegação por satélite (EGNOS e Galileo), alterado pelo Regulamento (CE) n.º 912/2010;
  
- Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade;
  
- Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2008/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, que altera o anexo II da Diretiva 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita aos critérios para a realização de inspeções de placa às aeronaves que utilizam aeroportos comunitários, e procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro;
  
- Lei n.º 5/2009, de 29 de janeiro, que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 503/75, de 13 de setembro, que aprova o Estatuto de Controlador do Tráfego Aéreo, fixando o limite superior de idade para o



exercício de funções operacionais pelos controladores de tráfego aéreo em 57 anos;

- Regulamento (CE) N.º 29/2009 da Comissão, de 16 de janeiro, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu (Retificado – JO L 104 de 24.4.2009, pág. 58);

- Lei n.º 6/2009, de 29 de janeiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2006/23/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo;

- Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão, de 30 de março, que estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o céu único europeu;

- Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão de 2 de abril de 2009, que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (alterado pelos Regulamentos (UE) da Comissão n.ºs 297/2010, de 9 de abril, 720/2011, de 22 de julho e 1141/2011, de 10 de novembro);

- Decreto-Lei n.º 156/2009, de 9 de julho, que regula, no âmbito do regime geral de segurança social, as condições especiais de acesso às pensões de invalidez e velhice dos pilotos comandantes e copilotos de aeronaves de transporte comercial de passageiros, carga ou correio e revoga os Decretos-Lei n.ºs 436/85, de 23 de outubro, e 392/90, de 10 de dezembro;

- Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, a fim de melhorar o desempenho e sustentabilidade do sistema de aviação europeu;



- Regulamento (CE) n.º 1254/2009 da Comissão de 18 de dezembro de 2009, relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas;
- Regulamento (UE) n.º 18/2010, de 8 de janeiro de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece regras comuns no domínio da segurança da aviação civil;
- Regulamento (UE) n.º 73/2010 da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, que estabelece os requisitos aplicáveis à qualidade dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica no Céu Único Europeu;
- Regulamento (CE) n.º 185/2010, da Comissão, de 4 de março, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (retificado em 5 de março de 2010 e alterado pelos Regulamentos (UE) n.º s 357/2010 e 358/2010, de 23 de abril, 573/2010, de 30 de junho, 983/2010 da Comissão, de 3 de novembro de 2010, 334/2011 da Comissão, de 7 de abril de 2011, 1087/2011 da Comissão, de 27 de outubro, 1147/2011, de 11 de novembro e pelos Regulamentos de Execução (UE) n.º 1082/2012 da Comissão, de 9 de novembro, n.º 104/2013 da Comissão, de 4 de fevereiro, n.º 246/2013 da Comissão, de 19 de março, 654/2013 da Comissão, de 10 de julho e n.º 1116/2013 da Comissão, de 6 de novembro de 2013);
- Regulamento (EU) N.º 255/2010 da Comissão, de 25 de março, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo (Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro);



- Regulamento (CE) n.º 357/2010 da Comissão de 23 de abril de 2010 que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010, de 4 de março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;
  
- Regulamento (CE) n.º 358/2010 da Comissão de 23 de abril de 2010 que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010, de 4 de março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação;
  
- Regulamento (CE) n.º 691/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de julho de 2010 que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea (Retificado – JO L 229/18, de 6 de setembro de 2011 – e alterado pelo Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho, bem como pelos Regulamentos de Execução (UE) n.ºs 1034/2011 e 1035/2011 da Comissão, ambos de 17 de outubro, e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1216/2011 da Comissão, de 24 de novembro);
  
- Regulamento (UE) n.º 912/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, que cria a Agência do GNSS Europeu, revoga o Regulamento (CE) n.º 1321/2004 do Conselho relativo às estruturas de gestão dos programas europeus de radionavegação por satélite e altera o Regulamento (CE) n.º 683/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;
  
- Regulamento (UE) n.º 176/2011 da Comissão, de 24 de fevereiro, relativo às informações a fornecer antes da criação e da modificação de um bloco funcional de espaço aéreo;





- Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 - (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013);
- Decreto-Lei n.º 92/2011, de 27 de julho, que cria o Sistema de Regulação de Acesso a Profissões (SRAP);
- Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011 da Comissão, de 17 de outubro de 2011, relativo à supervisão de segurança nos serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 (revoga o Regulamento (CE) n.º 1315/2007);
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011 da Comissão, de 17 de outubro de 2011, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 482/2008 e (UE) n.º 691/2010 (revoga o Regulamento (CE) n.º 2096/2005; entra em vigor em 7 de novembro de 2011), alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro;
- Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março e retificado





em 25 de agosto de 2012, no JOUE L230, e, alterado também pelo Regulamento (UE) n.º 70/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e Regulamento (UE) n.º 245/2014 da Comissão, de 13 de março de 2014);

- Decreto-Lei n.º 116/2012, de 28 de maio, que estabelece o regime jurídico do acesso ao mercado e do exercício de direitos de tráfego no transporte aéreo regular extracomunitário;

- Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 da Comissão, de 22 de novembro, que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu;

- Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu;

- Regulamento (UE) n.º 748/2012, de 3 de agosto, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (revoga o Regulamento (CE) n.º 1702/2003), alterado pelo Regulamento (UE) n.º 7/2013 da Comissão, de 8 de janeiro de 2013 e pelo Regulamento (UE) n.º 69/2014 da Comissão, de 27 de janeiro;

- Decreto-Lei n.º 183/2012, de 7 de agosto, que procede à segunda alteração do Decreto-Lei n.º 40/2006, de 21 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2008, de 15 de dezembro, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2004/36/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, e criou as regras e os procedimentos das inspeções de placa a aeronaves de países terceiros que aterrem em aeroportos nacionais;



- Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão de 26 de setembro, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (Retificado pela Declaração de retificação publicada no JOUE L 45/40 de 15-02-2014);
- Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 800/2013 da Comissão, de 14 de agosto de 2013, pelo Regulamento (UE) n.º 71/2014 da Comissão, de 27 de janeiro e pelo Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão, de 29 de janeiro de 2014);
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu (alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão, de 11 de julho);
- Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, que:
  - Estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, atribuída à ANA, S.A.;
  - Disciplina o regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como das taxas conexas a estas operações;
  - Regula a taxa de segurança devida por cada passageiro embarcado nos aeroportos e aeródromos, situados em território português, constantes da



lista publicada por portaria do membro do Governo responsável pelos transportes;

- Estabelece as condições de aplicação do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, no que respeita a voos com partida ou destino nos aeroportos e aeródromos situados em território português;

- Define as regras e os princípios comuns aplicáveis às taxas sujeitas a regulação económica, e fixa os indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e aeródromos situados em território português (alterado pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho);

- Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil, aprovado pela ANSAC, em 27 de dezembro de 2012;

- Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil, aprovado pela ANSAC, em 27 de dezembro de 2012;

- Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, aprovado pelo Estado Português, na decorrência do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2008 e do Anexo 17 à Convenção de Chicago;

- Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril, que estabelece o regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo, conformando-o com a disciplina do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpõe a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno;

- Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um



mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo;

- Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede (Revoga o Regulamento (CE) n.º 691/2010 a partir de 1 de janeiro de 2015);

- Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um regime tarifário comum para os serviços de navegação aérea (Revoga o Regulamento (CE) n.º 1794/2006 a partir de 1 de janeiro de 2015);

- Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo;

- Regulamento de Execução (UE) n.º 628/2013 da Comissão, de 28 de junho, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no respeitante à realização de inspeções de normalização e ao controlo da aplicação das regras do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 736/2006;

- Regulamento (UE) n.º 83/2014 da Comissão, de 29 de janeiro de 2014, que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos



administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;

- Regulamento (CE) n.º. 1321/2014, da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal, envolvidos nestas tarefas.

### **Lista de Revisões**

| <b>Data</b> | <b>Página n.º</b> | <b>Assinatura</b> |
|-------------|-------------------|-------------------|
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |
|             |                   |                   |



|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |