



# Regulamento do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

Condições de Acesso, Regras de Funcionamento e de Exploração



julho 2025

## **Nota Justificativa**

O Aeródromo Municipal de Ponte de Sor, é uma infraestrutura em franca expansão. De forma a assegurar o seu bom funcionamento, torna-se necessário estabelecer condições e regras de utilização.

O presente regulamento, é um instrumento fundamental na gestão do Aeródromo, pois visa definir normas de acessibilidade e utilização pelos utentes, garantindo a segurança da atividade, tanto no lado terra como no lado ar.

O Aeródromo Municipal de Ponte de Sor, é uma infraestrutura Municipal, explorada e gerida diretamente pelo Município.

### **Capítulo I**

#### **Disposições Gerais**

##### **Artigo 1º**

##### **Norma Habilitante e Objeto**

O presente Regulamento tem como legislação habilitante o Decreto-lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, assim como todas as disposições legais em vigor aplicáveis e fixa as condições de acesso, regras de funcionamento e de exploração do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor.

##### **Artigo 2º**

##### **Âmbito de aplicação**

Sendo um aeródromo de uso público, aberto ao tráfego aéreo em geral (público ou privado), as presentes normas aplicam-se a todos os utentes e visitantes, que pretendam utilizar a infraestrutura.

##### **Artigo 3º**

##### **Entidade Gestora**

A entidade gestora do aeródromo é o Município de Ponte de Sor, ou outra, em quem este delegar tal competência.

##### **Artigo 4º**

##### **Operador do Aeródromo**

O operador do Aeródromo é o Município de Ponte de Sor, ou outro, em quem este delegar tal competência.

##### **Artigo 5º**

##### **Obrigações do Operador do Aeródromo**

As obrigações do operador do aeródromo, encontram-se definidas no Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio.

##### **Artigo 6º**

##### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

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

- b) «Aeródromo de uso público» aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;
- c) «Aeronave» qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;
- d) «Área de manobra» parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento;
- e) «Área de movimento» parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento;
- f) «Lado ar» zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes cujo acesso é reservado e controlado;
- g) «Lado terra» todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar;
- h) «Manual de aeródromo» manual que contém toda a informação relativa à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais de segurança e de segurança operacional, organização, administração, direitos e deveres do operador de aeródromo e de todos os utilizadores;
- i) «Operador de aeródromo» o titular do certificado de aeródromo;
- j) «Pista» aérea retangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves
- k) «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.

## **Capítulo II**

### **Descrição da Infraestrutura**

#### **Secção I**

#### **Informações Gerais**

##### **Artigo 7º**

##### **Propriedade**

O Aeródromo Municipal é propriedade do Município de Ponte de Sor.

##### **Artigo 8º**

##### **Localização**

Morada do Aeródromo Municipal:

Estrada Nacional n.º 2, Km 440,37,

Água Todo o Ano – Tramaga

7400-601 Ponte de Sor

##### **Artigo 9º**

Regulamento do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor  
Condições de acesso, regras de funcionamento e de exploração

### Coordenadas da Pista e ARP (WGS 84)

**THR RWY 03:** 8º 3' 42.9232" W; 39º 12' 15.5963" N

**THR RWY 21:** 8º 3' 12.2869" W; 39º 13' 8.8747" N

**ARP:** 8º 3' 27.6092" W; 39º 12' 42.2308" N

### Artigo 10º

#### Condições de Operação

1 - Realização de voos tipo VFR/IFR (Visual Flight Rules/Instrument Flight Rules) e RNP APCH (Required Navigation Performance Approach).

2 – Encontram-se definidos no artigo 28.º e na TABELA 2 da Tabela de Tarifas respetivamente, as condições de utilização e os valores a cobrar, no que respeita à Tarifa de Terminal pela utilização de Sistema ILS/DME e RNP APRCH.

3 – Existência de PAPI's, lado direito e esquerdo de ambas as Pistas, 03 e 21.

**PAPI 03 (Angulo 3º)**

**PAPI 21 (Angulo 3º)**

### Artigo 11º

#### Horário de funcionamento

1 - O Horário de funcionamento do Aeródromo é do **"Nascer ao Pôr-do-Sol"**, podendo ser realizadas operações em período noturno, entre o pôr-do-sol e as 23h (locais), desde que previamente solicitado ao Diretor do Aeródromo:

- a) Até às 14h locais, para voos a realizar no período com início no próprio dia;
- b) Até às 20h locais, para voos a realizar no período do(s) dia(s) seguinte(s);
- c) Excecionalmente e quando se justifique e seja aceite pelo Diretor do Aeródromo, os procedimentos referidos nas alíneas a) e b) poderão ser outros.

2 – No período das 23h e as 6h (locais) ou nascer do sol, o que ocorra primeiro, só serão permitidos voos de Aviação Não Tripulada ou Tripulada Remotamente, busca e salvamento, missões de segurança interna ou proteção civil urgentes e inadiáveis e as missões humanitárias urgentes e inadiáveis, devidamente comprovadas, ou voos cujo plano de voo preveja a sua chegada até às 23h (locais) e de forma comprovadamente justificada, se atrasem (exemplo, uma aeronave sai de outro aeroporto/aeródromo com plano de voo que permita aterrar dentro do horário de funcionamento do aeródromo, mas demora mais tempo por condições anómalas de meteorologia ou tráfego).

3 - Para além dos casos previstos no número anterior, poderão ser atendidas solicitações para a realização de voos após instrução de pedido junto do operador do aeródromo e sujeito a autorização das demais entidades competentes.

4 – Encontram-se definidos no artigo 27.º e na TABELA 1 da Tabela de Tarifas respetivamente, as condições de utilização e os valores a cobrar, no que respeita a Tarifas de Abertura de Aeródromo.

### Secção II

#### Características da Área de Movimento

##### Lado Ar

## **Artigo 12º**

### **Pista**

1 - A área de manobra, no que respeita à resistência dos pavimentos, classifica-se de acordo com o seguinte:

- a) Pista - pavimento em betuminoso: 57/F/B/X/T;
- b) Taxiway A - pavimento em betuminoso: 41/F/B/X/T;
- c) Taxiway B - pavimento em betuminoso: 53/F/B/X/T;
- d) Taxiway C - pavimento em betuminoso: 61/F/A/X/T;

2 – Encontram-se definidos no artigo 25.º e na TABELA 1 da Tabela de Tarifas respetivamente, as condições de utilização e os valores a cobrar, no que respeita a Tarifas de Tráfego.

## **Artigo 13º**

### **Distâncias Declaradas**

- TORA – 1800m;
- TODA – 1800m;
- ASDA – 1800m;
- LDA – 1800m.

## **Artigo 14º**

### **Placa de Estacionamento para Aeronaves**

1- Classificação de acordo com o seguinte:

- a) Placa SE 01 – 25.800m<sup>2</sup> (pavimento em betão betuminoso) – PCN 43/R/B/W/T
- b) Placa E02:
  - i) Uso Geral: 9.009,00 m<sup>2</sup> (pavimento em betuminoso) - PCN 10/F/C/X/T
  - ii) Uso Reservado (Entidade Sedeada): 2.716,00 m<sup>2</sup> (pavimento em betuminoso) - 43/R/B/W/T
- c) Placa NE03 – Uso Reservado (Entidade Sedeada): 12.034m<sup>2</sup> (pavimento em betão betuminoso) – PCN 44/R/B/W/T

2 – Encontram-se definidos no artigo 26.º e na TABELA 1 da Tabela de Tarifas respetivamente, as condições de utilização e os valores a cobrar, no que respeita a Tarifas de Estacionamento de aeronaves em placa ou hangar.

### **Secção III**

### **Características da Área Restante**

#### **Lado Terra**

### **Artigo 15.º**

#### **Cedência de área do lado Terra: Espaços, Edifícios e Hangares**

1 – O Aeródromo dispõe de Espaços, Edifícios e Hangares, propriedade do Município, que poderão ser disponibilizados a entidades sediadas no aeródromo, ou outras que se pretendam sediar, e que comprovadamente desenvolvam atividades consideradas uma mais-valia para o território, no âmbito da aeronáutica, espaço e defesa.

2 – Considerando o fim a que cada um se destina, assim o Município estabelecerá critérios específicos de cedência, em procedimento pré contratual, que culminará com a celebração do respetivo contrato entre o Município de Ponte de Sor e a empresa, de acordo com as seguintes tipologias de uso:

- a) Construção Aeronáutica ou Aeroespacial;
- b) Elaboração de Estudos e Projetos no âmbito da Atividade Aeronáutica ou Aeroespacial;
- c) Formação, Instrução, Treino ou Exame
- d) Handling e FBO;
- e) Manutenção;
- f) Recreio e Desporto;
- g) Trabalho Aéreo;
- h) Transporte Executivo;
- i) Transporte de carga, correio ou valores;

3 – Para cálculo da área de cedência de espaços/edifícios/hangares, identificados no ponto anterior ter-se-á em conta a área bruta de construção.

4 – O Aeródromo disponibiliza, no Edifício Central, uma área de Co-working, equipada com mobiliário (secretária e cadeira), destinada à utilização individual e temporária de trabalhadores em regime de teletrabalho ou trabalho remoto, por períodos de curta duração. A utilização da Área de Co-working é restrita a profissionais cujas funções se enquadrem nos domínios da aeronáutica, espaço e defesa, conforme definidos nos números 1 e 2. A utilização da Área de Co-working confere ao utilizador o direito a um posto de trabalho individual, bem como o acesso às áreas comuns do Edifício Central.

O acesso à área de Co-working está sujeito a:

- Autorização prévia da entidade gestora;
- Verificação da disponibilidade do espaço para os períodos solicitados.

5 – Encontram-se definidos nos artigos 29.º, 30.º e na TABELA 3 da Tabela de Tarifas, as condições e os valores a cobrar, no que respeita a Tarifa de Ocupação de Espaços, Edifícios e Hangares e outras áreas do Aeródromo.

#### **Artigo 16.º**

##### **Cedência de área do lado Terra para uso Privado**

1 - A entidade gestora do aeródromo poderá autorizar o uso do lado terra, através da cedência por direito de superfície de área para construção de Edifícios e de Hangares, para uso privado.

2 – Encontram-se definidos no artigo 29.º e na TABELA 3 do Tabela de Tarifas respetivamente as condições e os valores a cobrar, no que respeita à Tarifa de Cedência do Direito de Superfície.

#### **Artigo 17.º**

##### **Estacionamento Rodoviário**

1 – O Aeródromo dispõe de área para estacionamento rodoviário, propriedade do Município, disponibilizada a utilizadores de entidades sedeadas no aeródromo, isentos do pagamento de Tarifas de ocupação.

- 2 – Só é permitido estacionamento de veículos nos lugares demarcados para o efeito, identificados no pavimento betuminoso.
- 3 – Não é permitido o estacionamento de veículos em passeios, nem em zonas de terreno natural, salvo determinadas exceções autorizadas pelos serviços do Aeródromo, em dias de eventos.
- 4 – O incumprimento do estipulado nos pontos anteriores implica ações de caráter sancionatório, nos termos do artigo 37º.

### **Capítulo III**

#### **Secção I**

#### **Acesso**

#### **Artigo 18º**

##### **Acesso ao Aeródromo**

- 1 - A entidade gestora do aeródromo assegura a presença de um funcionário na entrada principal do aeródromo designado como FEPA (Funcionário da Entrada Principal do Aeródromo), 24horas/dia.
- 2 - Todo e qualquer acesso ao espaço físico do Aeródromo de pessoas não credenciadas, está condicionado à verificação/autorização do FEPA.
- 3 –O acesso dos detentores de credenciação permanente é feito através da leitura do cartão de credenciação válido permitindo este a abertura da barreira física junto da entrada.
- 4 - A credenciação permanente de pessoas é efetuada pelos serviços do aeródromo a pedido das entidades sediadas, o qual deve ser devidamente fundamentado e comprovada a relação contratual com a entidade contratante.
- 5 – No caso de visitantes, fornecedores, ou qualquer utilizador que não seja funcionário do aeródromo, ou das entidades sedeadas, o FEPA só permite a sua entrada após receber confirmação do representante da entidade sedeada, de que o vai receber na entrada do edifício. O FEPA jamais poderá autorizar entrada deste tipo de visitantes, sem efetuar a confirmação prévia. Para além dessa confirmação, o FEPA regista o nome do(s) utilizador(es), o horário de entrada e saída, assim como a finalidade da visita.
- 6 - Outros acessos ficam condicionados à prévia autorização da Direção do Aeródromo.
- 7- Sempre que o FEPA detete situações anómalas à devida utilização do Aeródromo, deve comunicá-lo ao (à) Diretor (a) do Aeródromo, para que tome as medidas adequadas de acordo com os procedimentos de Safety e Security em vigor, assim como alertar de imediato os alegados infratores e proceder ao registo dessa ocorrência.

#### **Artigo 19º**

##### **Acesso de pessoas e circulação de veículos no Lado Terra**

- 1 - É permitido o acesso de qualquer utilizador ao lado terra, nos termos referidos no artigo anterior.
- 2 - O acesso de utilizadores ao espaço interior dos Hangares é da responsabilidade dos titulares da exploração do mesmo.
- 3 – O limite de velocidade de circulação de veículos no lado terra é de 30 km/h.

4 – O incumprimento do estipulado no ponto anterior implica ações de caráter sancionatório, nos termos do artigo 37º.

#### **Artigo 20º**

##### **Acesso de pessoas e circulação de veículos no Lado Ar**

1 - O acesso ao lado Ar só é permitido a pessoas, veículos ou aeronaves autorizadas para o efeito, em obediência às regras de aviação.

2 – É expressamente proibido a circulação e estacionamento de veículos no lado Ar, nomeadamente junto dos Hangares e placas de estacionamento, com exceção daqueles previamente autorizados, necessárias ao trabalho/manutenção no lado AR.

3 – Excecionalmente será permitido o acesso de veículos ao lado ar, por razões de emergência, humanitárias ou de segurança-

4 – A separação entre o lado Terra e o Lado Ar, é feita pela vedação metálica existente, que está alinhada com o alçado dos Hangares voltado a poente.

A existência de portões, colocados estrategicamente na vedação e junto às placas de estacionamento de aeronaves, garantem o acesso de pessoas ou veículos, autorizados ao lado Ar.

As Entidades Sediadas são responsáveis pelo controlo dos portões de acesso ao lado ar, que confinam com os seus edifícios, formalizado em documento próprio aquando da entrega das chaves dos respetivos portões.

5 - O acesso de utilizadores não autorizados ao lado Ar, provenientes do interior dos hangares, é da responsabilidade dos titulares da exploração destes e de forma alguma poderão ser pedidas responsabilidades à entidade gestora do Aeródromo, por alguma anomalia, incidente ou acidente que ocorra do deficiente controlo próprio nesse acesso e utilização.

6 - Para ter acesso e permanecer na área designada de Lado AR, é obrigatória autorização, que pode ter cariz permanente ou temporária. A autorização implica a emissão de um cartão de identificação atribuído pela entidade gestora do aeródromo, a pedido da entidade sedeada. Esse cartão de identificação, permite o acesso de pessoas a áreas restritas e reservadas, devendo o seu utilizador, enquanto permanecer no aeródromo, usa-lo em local visível. No caso das viaturas previamente autorizadas, as mesmas devem possuir um dístico de acesso ao lado ar, que deverá ser colocado permanentemente em local visível. O uso indevido implica ações de caráter corretivo e disciplinar, nos termos do artigo 37º.

7 - Cabe às entidades sedeadas o controlo do acesso ao lado ar, dos seus alunos, funcionários ou visitantes.

8 – O controlo de acesso de funcionários do aeródromo ao lado ar, é da responsabilidade do mesmo.

9 – O limite de velocidade de circulação de veículos no lado ar encontra-se definido no Manual de Normas de Circulação e Segurança no Lado Ar do Manual do Aeródromo.

10 – O incumprimento do estipulado no ponto anterior implica ações de caráter sancionatório, nos termos do artigo 37º.

## Secção II

### Utilização

#### Artigo 21º

##### Condições de Utilização

1 – Os Meios Aéreos ao serviço da Autoridade Nacional de Emergência e de Proteção Civil, ou outra entidade a quem delegar essa competência, terão privilégio de utilização da pista, no decurso de atividade diária, considerando o fato de os mesmos se encontrarem sedeados no aeródromo.

2 – Quando se verificar a utilização da pista para fins que tenham a ver com a defesa de pessoas e bens, e enquanto tal for necessário, outra utilização poderá estar restringida.

## Secção III

### Exploração

#### Artigo 22º

##### Atividade Aeronáutica

1 – Todas as operações com aeronaves no Aeródromo Municipal de Ponte de Sor, estão sujeitas:

a) À legislação em matéria de aviação civil, bem como a outras aplicáveis no que respeita à responsabilidade civil;

b) Ao previsto no presente Regulamento, publicado em AIP, no Manual do Aeródromo ou noutros procedimentos e manuais, que venham a ser aprovados no âmbito da segurança, utilização e exploração do Aeródromo.

2 – Para realização de operações no Aeródromo, para além dos procedimentos definidos em legislação própria, deverão ser consideradas as características da infraestrutura publicada em AIP.

3 – Pela ocupação dos terrenos, edificações ou outras instalações, bem como pelo exercício de qualquer atividade e serviço na área do Aeródromo e ainda pela utilização dos respetivos serviços e equipamentos, são devidas Tarifas.

## Subsecção I

### Classificação e Tipologia de Tarifas, Isenções e Reduções

#### Artigo 23º

##### Classificação

Atendendo à natureza dos serviços e às atividades desenvolvidas no Aeródromo, as Tarifas a cobrar nos termos do nº3 do artigo anterior, agrupam-se em Tarifas de Tráfego, de Terminal, de Ocupação e outras Tarifas de Natureza Comercial.

#### Artigo 24º

##### Isenções e Reduções

1 – Estão isentas do pagamento de Tarifa de Aterragem e Descolagem, operações de aeronaves em serviço das entidades referidas no n.º 2, do artigo 24.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, bem como aquelas ao serviço das entidades e para prossecução das atividades referidas no n.º 4, do artigo 26.º, do mesmo diploma legal.

- 2 – Estão isentas do pagamento de Tarifa de Estacionamento em Placa, as aeronaves em operações para entidades mencionadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4, do artigo 26.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, até ao máximo de 48 horas após a aterragem da aeronave, desde que o aeródromo não seja a sua base, conforme disposto no n.º 6, do artigo 27.º, do referido diploma legal.
- 3 – Estão isentos de pagamento de Tarifa de Estacionamento em Placa, operações de aeronaves, no período de tempo imediatamente posterior à aterragem e anterior à descolagem, considerando-se para o efeito um intervalo de 60 minutos.
- 4 – Estão isentas de pagamento de Tarifa de Abertura de Aeródromo as operações a realizar no âmbito do n.º 5, do artigo 30.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro.
- 5 – Estão isentas de pagamento de Tarifa de Terminal, pela utilização do sistema ILS/DME ou do RNP APCH, operações de aeronaves ao serviço das entidades referidas n.º 2, do artigo 24.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro.
- 6 – Estão isentos do pagamento de Tarifas de Ocupação de Espaços, relativamente às áreas necessárias para o exercício das suas funções, para além das entidades referidas no n.º 2, do artigo 24.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, as referidas no n.º 2, do artigo 35.º, do mesmo diploma legal.
- 7 – Estão isentas de pagamento de Tarifa de Filmagens, Fotografia e Publicidade, as atividades que as entidades realizem no limite da área cedida nos termos do respetivo contrato de cedência celebrado com a entidade gestora.
- 8 – Aplica-se uma redução de Tarifa de 70%, aos valores indicados na TABELA 1 da Tabela de Tarifas, relativamente a operações de Aterragem e de Descolagem, com aeronaves que realizem voos locais de: experiência, ensaio de material, instrução, treino ou exame, conforme disposto no n.º 5, do artigo 26.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro.
- 9 – Estão isentas do pagamento de Tarifa de Estacionamento em Placa em localização a definir para o efeito e mediante disponibilidade da mesma, assim como das Tarifas de Aterragem e de Descolagem, as aeronaves propriedade de associações sem fins lucrativos que tenham como fim a promoção de atividade aeronáutica e demonstrem o seu contributo para o desenvolvimento do Cluster Aeronáutico do Aeródromo Municipal.
- 10 – Estão isentas do pagamento de Tarifa de Estacionamento em Placa em localização a definir para o efeito e mediante disponibilidade da mesma, sendo também aplicável uma redução de 70% aos valores indicados na TABELA 1 da Tabela de Tarifas, relativamente a operações de Aterragem e de Descolagem às aeronaves que, não sendo propriedade daquelas associações referidas no número anterior, o piloto comandante seja sócio ativo das mesmas.
- 11 – Relativamente à ocupação de Edifícios ou Hangares, aplica-se uma redução na tarifa aos valores indicados na TABELA 3 da Tabela de Tarifas:
  - a) De 25% desde que o arrendatário presente, comprovadamente, número de postos de trabalho, criados e a laborar no aeródromo após realização do contrato, igual ou superior a 10 e inferior a 25.

- b) De 50% desde que o arrendatário presente, comprovadamente, número de postos de trabalho, criados e a laborar no aeródromo após realização do contrato, igual ou superior a 25.

12 – Relativamente ao valor do Direito de Superfície, aplica-se uma redução na tarifa aos valores indicados na TABELA 3 da Tabela de Tarifas:

- a) De 50% desde que o superficiário presente, comprovadamente, número de postos de trabalho, criados e a laborar no aeródromo após realização do contrato igual ou superior a 25 e inferior a 100.
- b) De 75% desde que o superficiário presente, comprovadamente, número de postos de trabalho, criados e a laborar no aeródromo após realização do contrato, igual ou superior a 100.

## **Divisão I**

### **Tarifas de Tráfego e de Operação**

#### **Artigo 25º**

#### **Tarifa de Aterragem, Descolagem, Touch and Go de Aeronaves Tripuladas e de Operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente**

1 – A Tarifa de Aterragem, Descolagem e Touch and Go, de Aeronaves Tripuladas constitui a contrapartida da utilização das ajudas visuais à aterragem e descolagem, bem como da utilização das infraestruturas inerentes à circulação de aeronaves no solo após aterragem e para efeitos descolagem.

2 – É devida a Tarifa de Aterragem, de Descolagem e de Touch and Go, por cada operação de Aterragem, Descolagem e Touch and Go, sendo a mesma calculada por unidade de tonelagem métrica da massa máxima à descolagem, indicada no certificado de aeronavegabilidade de cada Aeronave Tripulada, ou em documento para o efeito considerado equivalente.

3 – Para efeitos do exposto no número anterior, a massa máxima à descolagem de cada Aeronave Tripulada será arredondada, por excesso, para a tonelada seguinte indicada no certificado de aeronavegabilidade da respetiva Aeronave Tripulada.

4 – Os valores a cobrar relativamente a Tarifas de Aterragem, Descolagem e Touch and Go, de Aeronaves Tripuladas, são os que se encontram definidos na TABELA 1 e Nota 3, da Tabela de Tarifas, aos quais é acrescido o IVA à Taxa legal em vigor.

5 – A Tarifa de Operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente constitui a contrapartida da utilização da infraestrutura, nomeadamente nas áreas de manobra e de movimento, inerente à operação.

6 – Por cada Operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente, é devida a Tarifa de Operação, sendo a mesma calculada por aeronave, por hora, ou fração, independentemente do número de aterragens e/ou descolagens realizados.

7 - Para efeitos do exposto no número anterior, o tempo de operação será arredondado, por excesso, para a hora seguinte considerando-se no mínimo 1 hora de operação.

8 – A realização de Operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente carece de autorização do Diretor (a) do Aeródromo, devendo o operador dirigir um pedido prévio, com um mínimo 96 h, relativamente ao horário previsto para a realização dessa operação. Poderá ser acordado outro prazo, para pedido prévio, com o operador da Aeronave Não Tripulada ou Tripulada Remotamente, nunca inferior às 96h.

9 – O cancelamento de Operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente, desde que não seja devido a condições atmosféricas, deve ser comunicado num prazo superior a 48 h, relativamente ao horário previsto para a realização dessa operação. Quando tal não acontecer, é devida a Tarifa de Operação do período solicitado.

10 – Os valores a cobrar relativamente à Operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente encontram-se descritos na TABELA 1 da Tabela de Tarifas, aos quais é acrescido o IVA à Taxa legal em vigor.

11 - As horas indicadas na TABELA 1 da Tabela de Tarifas, referem-se a horas locais.

12 – Para efeito de isenção e ou redução de Tarifa, é aplicável o disposto no artigo 24.º, do presente regulamento.

#### **Artigo 26º**

##### **Tarifa de Estacionamento de Aeronaves em Placa ou Hangar**

1 – Todas as operações de Estacionamento de aeronaves em Placa, Hangar ou espaços, estão sujeitas às regras aeronáuticas previstas para o efeito, devendo, no entanto, e para que não se registem incidentes nas movimentações, serem cumpridos as distâncias de afastamento entre aeronaves, bem como aos Hangares.

2 – Os valores a cobrar relativamente a Tarifas de Estacionamento de aeronaves em Placa ou Hangar, são os que se encontram definidos na TABELA 1 da Tabela de Tarifas, aos quais é acrescido o IVA à taxa legal em vigor.

3 – É devida Tarifa de Estacionamento de aeronaves, em Placa ou Hangar, em período superior a 60 minutos, sendo o valor correspondente arredondado por excesso para o valor dia previsto na TABELA 1 da Tabela de Tarifas.

4 – Sempre que o tempo de estacionamento de uma aeronave, passe para o dia seguinte, depois das 0:00h locais, mesmo que não tenha ocorrido 24 horas, considera-se para efeitos de cobrança dois dias e assim sucessivamente.

5 – Para efeito de isenção e ou redução de Tarifa, é aplicável o disposto no artigo 24.º, do presente regulamento.

6 - A Tarifa de estacionamento não confere o direito à prestação de qualquer serviço adicional, nem constitui à entidade gestora do aeródromo qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves estacionadas.

#### **Artigo 27º**

##### **Tarifa de Abertura de Aeródromo**

- 1 – É devida Tarifa de Abertura de Aeródromo, para atividade que ocorra entre em período noturno, nos termos referido no artigo 11.º, do presente regulamento.
- 2 - O valor da Tarifa de Abertura de Aeródromo encontra-se definido na TABELA 1 da Tabela de Tarifas.
- 3 - Caso ocorra cancelamento de um voo, seja de Aeronaves Tripuladas ou operação de Aeronaves Não Tripuladas ou Tripuladas Remotamente, que deveria concretizar-se em período noturno e quando esse cancelamento for comunicado depois das 16h do próprio dia previsto para a realização desse voo, é devida a Tarifa de Abertura do aeródromo, desde que o motivo do cancelamento não esteja relacionado com condições atmosféricas adversas que impossibilitem a realização do voo.
- 4 – Para efeito de isenção e ou redução de Tarifa, é aplicável o disposto no artigo 24.º, do presente regulamento.

## **Divisão II**

### **Artigo 28º**

#### **Tarifa de Terminal**

##### **Utilização de ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measurement Equipment) ou Utilização RNP APPROACH ((Required Navigation Performance Approach)**

- 1 – O sistema ILS/DME, é um sistema de navegação de ajuda à aproximação e aterragem de precisão, por instrumentos.
- 2 - O sistema RNP APCH é um sistema de navegação de ajuda à aproximação e aterragem baseados no desempenho PBN (Performance Based Navigation), com recurso em sistemas mundiais de navegação por satélite (GNSS), classificados como aproximações RNP (Required Navigation Performance Approach).
- 2 – É devida Tarifa de Terminal pela utilização do sistema ILS/DME ou do RNP APCH, sendo a mesma calculada por unidade de tonelagem métrica da massa máxima à descolagem, indicada no certificado de aeronavegabilidade de cada aeronave, ou em documento para o efeito considerado equivalente.
- 3- Para efeitos do exposto no número anterior, a massa máxima à descolagem de cada aeronave será arredondada, por excesso, para a tonelada seguinte indicada no certificado de aeronavegabilidade de cada aeronave.
- 4 – Quando em conjunto com a utilização do ILS ou do RNP APCH ocorrer uma aterragem, touch and go, descolagem ou estacionamento em placa/hangar, acresce o valor correspondente a essas operações, bem como a Tarifa de Abertura de Aeródromo, caso a utilização ocorra em período noturno.
- 5 – O valor a cobrar relativamente à Tarifa de Terminal, pela Utilização do sistema ILS/DME ou do RNP APCH, encontra-se definido na TABELA 2 da Tabela de Tarifas, ao qual é acrescido o IVA à taxa legal em vigor.
- 6 – Para efeito de isenção e ou redução de Tarifa, é aplicável o disposto no artigo 24.º, do presente regulamento.

## **Divisão III**

### **Tarifas de Ocupação**

#### **Artigo 29º**

### **Tarifa de Ocupação de Espaços**

- 1 – É devida Tarifa de Ocupação, pela utilização de terrenos, espaços, edifícios, hangares, área de Co-Working ou outras áreas do Aeródromo.
- 2 – A cedência de espaços, edifícios ou hangares do aeródromo, será efetuada através de contrato de arrendamento ou de concessão.
- 3 – A cedência de terreno para efeitos de construção será efetuada através de Direito de Superfície.
- 4 – A cedência de terrenos, espaços, edifícios, hangares, área de Co-Working ou outras áreas do Aeródromo, está condicionada à prática de atividades no âmbito da aeronáutica, espaço ou defesa, mediante o pagamento de tarifa mensal.
- 5 – Os valores a cobrar relativamente a Tarifas de Ocupação, são os que se encontram definidos na TABELA 3 da Tabela de Tarifas, aos quais é acrescido o IVA à taxa legal em vigor.
- 6 – Para efeito de isenção e ou redução de Tarifa, é aplicável o disposto no artigo 24.º, do presente regulamento.

### **Artigo 30º**

#### **Encargos por conta dos Arrendatários dos Edifícios ou Hangares**

- 1 - São por conta do arrendatário, todos os encargos decorrentes direta ou indiretamente da exploração do edifício ou hangar, nomeadamente:
  - a) As licenças, taxas e contribuições devidas ao Estado, ao Município ou a quaisquer outras entidades;
  - b) Os consumos de água, eletricidade, telecomunicações e outros;
  - c) Manutenção do sistema de ar condicionado de produção de águas quentes sanitárias, de rede de intrusão e de videovigilância, salvo se for contratualmente fixada outra forma
  - d) Manutenção de equipamentos de segurança (meios de 1ª intervenção, iluminação de emergência, intrusão e deteção de incêndio) e instalação de outros que venham a ser necessários, salvo se for contratualmente fixada outra forma;
  - e) Instalação e manutenção de equipamentos de higiene e limpeza;
  - f) Conservação e manutenção das instalações;
  - g) Implementação de Medidas de Autoproteção, conforme estipulado no n.º 4, do Artigo 6.º, do Decreto-Lei n.º 220/2008;
  - h) Limpeza, desinfeção e desinfestação;
  - i) O equipamento necessário ao funcionamento da atividade para os fins que é locada.

### **Divisão IV**

#### **Outras Tarifas de Natureza Comercial**

### **Artigo 31º**

#### **Tarifa de Filmagens, Fotografia e Publicidade**

- 1 – É devida Tarifa pelo exercício de Filmagens, Fotografia e Publicidade, estando o mesmo sujeito a autorização prévia do Diretor do Aeródromo.

2 - Para a realização de atividades no lado ar ou com recurso a aeronaves, é aplicável o Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.

3 – Os valores a cobrar relativamente a Tarifas de Filmagens, Fotografia e Publicidade, são os que se encontram definidos na TABELA 4 da Tabela de Tarifas, aos quais é acrescido o IVA à taxa legal em vigor.

4 – Para efeito de isenção e ou redução de Tarifa, é aplicável o disposto no artigo 24.º, do presente regulamento.

### **Artigo 32º**

#### **Tarifa de Emissão de Cartões**

1 – É devida tarifa pela emissão de cartão pessoal de acesso ao aeródromo ou de cartão rodoviário para circulação no lado ar.

2 – Os valores a cobrar relativamente a Tarifas de Emissão de Cartões, são os que se encontram definidos na TABELA 5 da Tabela de Tarifas, aos quais é acrescido o IVA à taxa legal em vigor.

### **Subsecção II**

#### **Regime de Liquidação e Cobrança de Tarifas**

### **Artigo 33º**

#### **Liquidação e Cobrança de Tarifas**

1 – As Tarifas a que o presente regulamento faz menção e publicadas em documento autónomo, acessíveis na página eletrónica do Município de Ponte de Sor e do Aeródromo, são cobradas pela entidade gestora do aeródromo.

2- As Tarifas e outras importâncias em dívida ao operador do aeródromo, devem ser pagas no prazo máximo de 30 dias, a contar da data de emissão da fatura, excetuando as situações referidas no n.º 5, do presente artigo.

3 – As Tarifas devidas por entidades sedeadas, pela ocupação de terrenos, espaços, edifícios, hangares ou outras áreas do aeródromo, são cobradas e liquidadas, nos termos do contrato ou acordo estabelecido entre o operador do aeródromo e a entidade, sem prejuízo do disposto no n.º 3, do artigo 43.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012 de 28 de novembro.

4 – Para efeitos de cobrança e liquidação de Tarifas devidas por entidades sedeadas com atividade regular no aeródromo, são fixados regime de cobrança periódica, desde que acordado previamente com o operador do aeródromo.

5 – As Tarifas devidas pela utilização do aeródromo, por aeronaves de utilizadores com atividade não regular, são cobradas e liquidadas antes da partida destas.

6 – Para efeitos de liquidação das importâncias devidas referidas nos números anteriores, deverão os utilizadores, que não disponham de conta corrente previamente acordada com a entidade gestora do aeródromo, dirigirem-se ao Serviço de Operações (Terra), do Aeródromo.

### **Artigo 34º**

#### **Incumprimento do dever de Pagamento**

- 1 – A falta de pagamento das Tarifas referidas neste regulamento no respetivo prazo, faz incorrer o devedor no pagamento de juros de mora.
- 2 – A falta de pagamento das Tarifas no prazo legal dá lugar à sua cobrança coerciva, acrescida dos respetivos juros de mora, em processo de execução fiscal.
- 3 – As mobilizações de reclamações, de recursos ou de quaisquer outros meios de reação sobre Tarifas liquidadas, não suspendem o dever de pagamento.

#### **Artigo 35º**

##### **Privilégio Creditório**

- 1 - Pelas Tarifas e juros de mora em dívida ao abrigo do presente capítulo, a entidade gestora do aeródromo goza de privilégio creditório sobre os bens dos devedores que se encontrem na área do aeródromo, podendo os mesmos ser objeto de retenção até integral pagamento das quantias em dívida ou até decisão judicial.
- 2 - No caso de bens percíveis ou que representem comprovadamente risco para a saúde ou para a integridade física, a entidade gestora do aeródromo pode promover a respetiva destruição ou abate ou, se possível, a sua alienação, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

#### **Artigo 36º**

##### **Dever de Informação**

- 1 - Os titulares das licenças, o seu pessoal, bem como os comandantes das aeronaves ou os seus representantes devem prestar à entidade gestora do aeródromo todos os esclarecimentos necessários ao processamento e cobrança das Tarifas, sob a forma que lhes for indicada.
- 2 - As aeronaves podem ser retidas enquanto não forem prestados os esclarecimentos exigidos nos termos do número anterior ou não forem cumpridas as disposições relativas ao pagamento das Tarifas.
- 3 – A retenção das aeronaves utilizadas nas operações referidas nas alíneas a) e b) do n.º 4 do artigo 26.º, do Decreto-Lei n.º 254/2012 de 28 de novembro carece de parecer prévio favorável dos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o qual deve considerar, nomeadamente, o regime de reciprocidade aplicável.

### **Capítulo IV**

#### **Disposições Finais**

#### **Artigo 37º**

##### **Incumprimentos**

O incumprimento do presente regulamento, determina, conforme os casos, a aplicação:

- Do Regime Geral das Contraordenações Aeronáuticas Civas, Decreto-lei n.º 10/2004 de 9 de janeiro;
- De ações de carácter sancionatório, a determinar pela entidade gestora do aeródromo;
- Outro tipo de sanções previstas em legislação aplicável.

#### **Artigo 38º**

##### **Omissões**

Situações omissas no presente Regulamento, serão resolvidos pela entidade gestora do aeródromo, aplicando-se nomeadamente a informação publicada em AIP, o Plano de Emergência, o Manual do Aeródromo, o Plano de Segurança Operacional (SMS), o Plano de Segurança do Aeródromo (Security) e demais documentação em vigor, sem prejuízo da legislação, que se revele direta ou indiretamente aplicável.

#### **Artigo 39º**

##### **Revisões ao Regulamento**

- 1 - O presente Regulamento será sujeito a revisão sempre que se justificar.
- 2 - As tarifas definidas na Tabela de Tarifas são atualizadas anualmente de acordo com a taxa de inflação publicada pelo INE.

#### **Artigo 40º**

##### **Tabela de Tarifas Aeroportuárias**

A Tabela de Tarifas aeroportuárias é autónoma do presente regulamento podendo ser consultada em:

- na página oficial do município em: <https://www.cm-pontedesor.pt/>
- na página oficial do aeródromo em: <https://aerodromo.cm-pontedesor.pt/documentacao/>

#### **Artigo 41º**

##### **Entrada em vigor**

A presente alteração ao regulamento entra em vigor no dia seguinte à sua publicitação no *Diário da República*.