

## **AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

### **Regulamento n.º \_\_\_\_/2017**

#### **Requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista**

O Regulamento n.º 767/2016, de 17 de março, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 146, de 1 de agosto, aprovou os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista, aprovado em maio de 2006, pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL).

Os primeiros meses de aplicação do referido regulamento revelaram a necessidade de introduzir diversas alterações do ponto de vista técnico, em conformidade com várias sugestões, preocupações e dificuldades suscitadas por parte de alguns dos principais destinatários de tal regulamento.

Em face do exposto, e atentas as diversas alterações introduzidas, designadamente a substituição das referências área de movimento do aeródromo pela área de manobra, bem como o reajuste das competências do Comité de segurança de pista e de alguns dos operadores que integram tal Comité, afigura-se necessário promover um conjunto de alterações ao Regulamento n.º 767/2016, por forma a promover a melhoria do mesmo.

Neste âmbito, e não obstante as alterações efetuadas, mantém-se o objetivo de evitar ou reduzir o número de ocorrências relacionadas com a presença indevida de aeronaves, veículos ou pessoas, em áreas protegidas dos aeródromos, designadamente, nas que se destinam à aterragem e à descolagem de aeronaves, que justificou que a EUROCONTROL aprovasse, em maio de 2006, o Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista (EAPPRI, na sigla inglesa). O EAPPRI tem em vista o aumento dos níveis de segurança das operações nas pistas, encontrando-se disponível no sítio da *Internet* do EUROCONTROL, e tendo vindo a ser atualizado, periodicamente, sendo a versão atual a 2.0, de abril de 2011.

De referir que através da aplicação harmonizada de regras e de orientações, o EAPPRI é, como reconheceu a Organização da Aviação Civil Internacional, um meio idóneo para aumentar a segurança das operações nas pistas.

Neste contexto, competindo à Autoridade Nacional da Aviação Civil assegurar, em território português, que as operações nos aeródromos por si certificados decorrem em condições de segurança operacional (*safety*) pretende-se, com o presente regulamento, por uma questão de simplificação, revogar e substituir o Regulamento n.º 767/2016, por forma a colher algumas sugestões suscitadas pelos regulados, mantendo igualmente o estabelecimento dos requisitos necessários ao cumprimento do objetivo de prevenção de incursões em pista, através da implementação de mecanismos tendentes a uma correta avaliação dos riscos potenciais de incursões na pista e à notificação de todas as ocorrências neste âmbito, para além da necessária identificação das eventuais vulnerabilidades e da implementação das medidas mitigadoras apropriadas.

O presente regulamento foi objeto de consulta pública, nos termos do artigo 30.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

Assim, o Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, por deliberação de \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017, aprova o seguinte regulamento:

## CAPÍTULO I

### **Disposições gerais**

#### Artigo 1.º

##### **Objeto**

O presente regulamento aprova os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista, aprovado em maio de 2006, pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL), na sua versão atual.

#### Artigo 2.º

##### **Âmbito de aplicação**

1 - O presente regulamento é aplicável aos aeródromos civis abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 690/2009 da Comissão, de 30 de julho

de 2009 e pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e certificados ou a certificar nos termos do 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.

- 2 - O presente regulamento é, também, aplicável aos operadores de aeronaves que operam naqueles aeródromos.
- 3 - O presente regulamento é, ainda, aplicável à prestação de serviços de navegação aérea nos aeródromos referidos no n.º 1.
- 4 - A aplicação do presente regulamento à operação pontual de aeronaves civis em aeródromos militares está sujeita a acordos a estabelecer entre a Autoridade Nacional da Aviação Civil e a Força Aérea Portuguesa.

### Artigo 3.º

#### **Siglas e acrónimos**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «ANAC» Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- b) «Área de manobra do aeródromo», parte do aeródromo destinada à descolagem, à aterragem e à rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento;
- c) «Área de movimento do aeródromo» parte do aeródromo destinada à descolagem, à aterragem e à rolagem de aeronaves, composta pela área de manobra e pela placa ou placas de estacionamento;
- d) «ATIS (*Automatic Terminal Information Service*)», Serviço Automático de Informação Terminal;
- e) «Barras de paragem (*Stop Bars*)», sinalização luminosa associada a um ponto de espera para entrada na pista, ou a uma posição de cruzamento na pista ou de pontos intermédios no mesmo caminho de circulação;
- f) «Boas práticas», técnicas, métodos ou processos padronizados informalmente, que pela sua aplicação ao longo do tempo demonstraram por si só atingir objetivos, com vista ao incremento da segurança operacional;

- g) «*Briefing*», reunião de curta duração, durante a qual são dadas informações e as instruções consideradas indispensáveis ao êxito da missão que vai ter lugar;
- h) «Cabine estéril», intervalo de tempo em que a tripulação de voo não deve ser perturbada, exceto em caso de estar em causa a segurança da operação da aeronave;
- i) «Caminho de circulação», via definida num aeródromo terrestre destinada à circulação de aeronaves e que visa estabelecer a ligação entre uma parte do aeródromo e outra, incluindo:
  - i) O caminho de circulação até à posição de estacionamento da aeronave, ou seja, parte de uma placa designada como caminho de circulação exclusivamente destinado a permitir o acesso à posição de estacionamento da aeronave;
  - ii) O caminho de circulação na placa de estacionamento, isto é, parte de um sistema de caminhos de circulação numa placa de estacionamento destinada a materializar um percurso que permite atravessar a placa; e
  - iii) O caminho de circulação de saída rápida, ou seja, o 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;
- j) «*Cockpit*», cabine de pilotagem;
- k) «CSPista», Comité de Segurança de Pista;
- l) «EAPPRI (*European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions*)», Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista;
- m) «EUROCONTROL», a 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;
- n) «FMS/FMC (*Flight Management System/Flight Management Computer*)», Sistema de Gestão de Voo/Computador de Gestão de Voo;
- o) «GPIAA», Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;
- p) «Incursão na pista», qualquer ocorrência num aeródromo que envolva a presença indevida de uma aeronave, veículo ou pessoa na área protegida de uma superfície destinada à aterragem e descolagem de aeronaves;

- q) «Local crítico (*Hot Spot*)» local, na área de movimento de um aeródromo, no qual existe um maior risco de colisão ou de incursão na pista e que requer ser sinalizado de uma forma destacada para os pilotos e para os condutores de veículos;
- r) «NOTAM (*Notice to Airmen*)», aviso distribuído por meio de telecomunicações, que contém informações sobre a localização, a condição ou a alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal encarregue das operações de voo;
- s) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional, criada pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944;
- t) «Operador do aeródromo», o titular do certificado de aeródromo;
- u) «*Readback*», repetição de uma comunicação radiotelefónica, para confirmação do seu entendimento;
- v) «SMS (*Safety Management System*)», sistema de gestão de segurança operacional, ou seja, uma abordagem sistemática da gestão da segurança operacional, incluindo as estruturas organizativas, as responsabilidades, as políticas e os procedimentos necessários.

## CAPÍTULO II

### Requisitos para a implementação do EAPPRI

#### Artigo 4.º

#### Comité de Segurança de Pista

- 1 - Com o objetivo de desenvolver ações, no âmbito da segurança operacional das operações nas pistas, deve ser criado um CSPista, pelos operadores do aeródromo, no prazo máximo de 30 dias após a entrada em vigor do presente regulamento, nos aeródromos mencionados no artigo 2.º.
- 2 - O CSPista é coordenado pelos operadores do aeródromo.
- 3 - Os operadores do aeródromo devem, no prazo máximo de 10 dias após a criação do CSPista, comunicar à ANAC a criação do CSPista e enviar o respetivo regulamento interno de funcionamento para homologação pela ANAC.
- 4 - A composição do CSPista deve incluir, no mínimo, representantes dos seguintes grupos:
  - a) Operadores do aeródromo, na qualidade de coordenadores, integrando elementos das operações aeroportuárias;

- b) Prestadores de serviços de navegação aérea e associações de controladores de tráfego aéreo;
  - c) Pilotos das transportadoras aéreas que operem no aeródromo e associações nacionais de pilotos.
- 5 - Para além das entidades a que se refere o número anterior, podem também constituir o CSPista outras entidades que operem na área de manobra do aeródromo.
- 6 - Compete ao CSPista:
- a) Monitorizar o número, o tipo e o grau de severidade das incursões na pista;
  - b) Identificar áreas potencialmente problemáticas no aeródromo, designadamente, locais críticos, e sugerir melhorias, mediante a análise dos relatórios de investigação de ocorrências, com o apoio do pessoal operacional, e recomendar as medidas mitigadoras a implementar;
  - c) Trabalhar em equipa, para melhor detetar as dificuldades operacionais das diversas áreas de atuação e recomendar as respetivas melhorias;
  - d) Propor a implementação das recomendações constantes do EAPPRI;
  - e) Colaborar nas campanhas de sensibilização para a segurança operacional na pista focadas nas questões locais, produzindo e distribuindo, designadamente, mapas de locais críticos e outro material de orientação considerado necessário;
  - f) Rever as condições de segurança operacional do aeródromo e propor medidas para assegurar a sua adequação e conformidade com as normas da OACI e, sempre que praticável, com as respetivas práticas recomendadas;
  - g) Promover campanhas de sensibilização para a segurança das operações na pista dirigidas a controladores de tráfego aéreo, a pilotos, a condutores de veículos e a outro pessoal a operar na área de manobra do aeródromo, no interior ou nas imediações da pista.
- 7 - A campanha de sensibilização referida na alínea g) do número anterior deve ser atualizada anualmente ou sempre que o CSPista entenda necessário e, ainda, antes do início de épocas de atividade intensa do aeródromo ou de eventos fora da rotina do mesmo, de modo a manter o interesse da sensibilização operacional.
- 8 - Deve ser garantido o treino e familiarização conjuntos, na prevenção de incursões na pista, a realizar pelos controladores de tráfego aéreo, pelos pilotos e pelos condutores de veículos na área de manobra do aeródromo.

- 9 - As ações previstas no número anterior devem incluir visitas à área de manobra do aeródromo, com o objetivo de potencializar a familiarização com a mesma e com a respectiva sinalização.
- 10 - Para efeitos do disposto nos n.ºs 7 e 8, a ANAC deve aprovar um programa de treino e familiarização, previamente submetido pelo operador de aeródromo.
- 11 - A segurança das operações na pista deve fazer parte do programa de formação do pessoal que desenvolve a sua atividade, ou com responsabilidade, na área de manobra do aeródromo, nomeadamente, dos controladores de tráfego aéreo, dos pilotos e dos condutores de veículos na área de manobra do aeródromo.
- 12 - O CSPista deve recolher a informação relacionada com os resultados da investigação de incidentes e acidentes de incursão, de modo a que as suas causas, fatores contributivos, lições aprendidas e as respetivas recomendações de segurança possam ser disseminadas pelas partes interessadas, no âmbito das suas competências.

#### Artigo 5.º

##### **Deveres dos operadores de aeródromo**

- 1- Os operadores de aeródromo devem:
  - a) Verificar o cumprimento da legislação aplicável, bem como do Anexo 14 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e implementar programas de manutenção relativos às operações na pista, nomeadamente, relativos a marcações, iluminação e sinalização;
  - b) Garantir que todas as marcas, sinais e luzes são visíveis e adequados, em todas as condições de operação do aeródromo;
  - c) Garantir que toda a informação pertinente é divulgada adequadamente, e que a sinalização e marcações utilizadas temporariamente na área de manobra são visíveis, adequadas e inequívocas, em todas as condições de operação do aeródromo, e durante a realização de trabalhos de manutenção;
  - d) Implementar o SMS, de acordo com o a legislação aplicável;
  - e) Garantir uma atenção especial à segurança nas pistas, nas atividades de auditoria interna;
  - f) Implementar um programa formal de treino e de avaliação de condutores ou, caso este já exista, efetuar uma revisão do mesmo, à luz do EAPPRI;
  - g) Implementar um programa formal de treino e de avaliação de comunicações para condutores e outro pessoal que opere na pista ou nas suas imediações;

- h) Aplicar com rigor a nomenclatura padrão, definida pela OACI, para a área de manobra do aeródromo, de modo a evitar erros de circulação nesta e confusão nas comunicações;
  - i) Garantir que todos os veículos, na área de manobra do aeródromo, mantêm contacto rádio com o serviço de controlo de tráfego aéreo apropriado, diretamente ou acompanhados, incluindo os serviços de emergência;
  - j) Garantir que todos os condutores de veículos, na área de manobra do aeródromo, são informados, no início de cada turno de serviço, sobre todos os detalhes relativos à área de manobra, e que essa informação é mantida atualizada durante todo o turno;
  - k) Garantir a existência de inspeções visuais à pista eficazes, em conformidade com o definido pela OACI;
  - l) Identificar qualquer ganho potencial, em termos de segurança operacional, na realização de inspeções à pista, no sentido oposto da pista em uso e, se considerado apropriado, adotar esse procedimento;
  - m) Garantir que a conceção de novos aeródromos ou as alterações a aeródromos já existentes tenham em conta a prevenção de incursões na pista;
  - n) Garantir a existência de procedimentos e o seu treino, para os casos em que um condutor perca a noção da sua localização na área de manobra do aeródromo;
  - o) Evitar prejudicar o campo de visão da torre de controlo do aeródromo para toda a área de manobra e, nos casos em que tal não seja possível, tomar todas as medidas de mitigação apropriadas, e difundir a informação adequada às circunstâncias;
  - p) Rever, de forma regular, o uso operacional da sinalização luminosa aeronáutica, de forma a garantir o cumprimento das normas do Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e, sempre que praticável, das respetivas práticas recomendadas.
- 2 - As alterações às práticas e aos procedimentos em vigor, na área de manobra dos aeródromos referidos no artigo 2.º, incluindo os trabalhos planeados, devem ter em conta a segurança da pista e podem ser submetidos a consulta prévia do CSPista.
- 3 - O parecer resultante da consulta referida no número anterior não tem carácter vinculativo.
- 4 - As alterações de procedimento ou de infraestrutura na área de manobra do aeródromo devem ter na sua base uma avaliação de risco adequada.

## Artigo 6.º

### **Comunicações aeronáuticas**

Na utilização de comunicações aeronáuticas, nos aeródromos mencionados no artigo 2.º, deve observar-se o seguinte:

- a) Devem ser utilizados os indicativos completos das aeronaves e dos veículos nas comunicações relacionadas com as operações na pista, de modo a evitar a possibilidade de confusão de indicativos de chamada;
- b) Deve ser observado o uso dos procedimentos de *readback*, também aplicáveis aos condutores de viaturas na área de manobra do aeródromo e a outro pessoal que opere nesta área;
- c) Deve ser utilizado o inglês aeronáutico e uma única frequência, sempre que tal for praticável, nas comunicações associadas às operações nas pistas, de modo a permitir a perceção da situação de tráfego, por parte de todos os intervenientes;
- d) Devem ser atribuídos indicativos de chamada distintos, aos veículos que operem na área de manobra do aeródromo;
- e) Deve ser sempre utilizada a fraseologia padronizada recomendada pela OACI, em todas as operações na pista, podendo apenas recorrer-se à linguagem corrente, somente quando não for possível a utilização daquela fraseologia para transmitir determinada mensagem;
- f) Deve ser garantido que o uso de autorizações condicionais, quando utilizadas pelo prestador de serviços de navegação aérea, é reduzido ao mínimo, bem como as instruções subjacentes às mesmas;
- g) Deve ser garantido que a informação pertinente que possa afetar as operações na pista ou nas suas imediações, para além da informação publicada através de NOTAM e difundida no ATIS é fornecida aos pilotos e aos condutores de viaturas na área de manobra, em tempo real e utilizando comunicações rádio.

### Artigo 7.º

#### **Deveres dos operadores de aeronaves**

Os operadores de aeronaves devem:

- a) Proporcionar treino e avaliação para pilotos relativamente a sinalização de aeródromo, marcas e iluminação;

- b) Garantir que os procedimentos de *cockpit* contêm a necessidade de solicitar autorizações específicas para atravessar qualquer pista, incluindo pistas inativas;
- c) Garantir que as tripulações não entram na pista enquanto não estiverem prontas para a decolagem e que informam o controlo de tráfego aéreo, de imediato, se necessitarem de tempo adicional na pista por razões operacionais;
- d) Promover boas práticas, em termos de procedimentos de *cockpit*, durante a rolagem e a fase final da aproximação, incluindo o conceito de cabine estéril;
- e) Promover boas práticas, em termos de planeamento de operações no solo, por parte dos pilotos;
- f) Garantir que os pilotos recebem corretamente as mensagens transmitidas pelos controladores de tráfego aéreo relativamente a autorizações e instruções para entrar, aterrar, descolar, manter-se em espera a distância, cruzar ou rolar no sentido inverso, em qualquer pista;
- g) Aconselhar os pilotos a ligar sempre as luzes de aterragem quando receberem as autorizações para descolar e quando estiverem na fase final da aproximação para aterrar;
- h) Garantir que os pilotos recebem toda a informação atualizada relativa ao aeródromo, em particular, a relacionada com a segurança operacional;
- i) Garantir que os pilotos não aceitam qualquer proposta de mudança de pista durante a rolagem para descolar ou durante a aproximação final, incluindo a alteração de interseção para decolagem, sempre que não houver tempo suficiente para reprogramar o FMS/FMC e para realizar um novo *briefing* à tripulação;
- j) Garantir que sempre que um piloto tiver alguma dúvida quanto à sua localização na superfície de um aeródromo deve contactar o controlo de tráfego aéreo e seguir os procedimentos apropriados constantes no Doc. 4444 da OACI;
- k) Aconselhar que os pilotos mantenham a cabeça erguida para realizarem uma vigilância constante, durante as operações de rolagem efetuadas na superfície do aeródromo;
- l) Garantir que, em caso de dúvida na receção de uma autorização ou instrução, os pilotos solicitem, de imediato, um esclarecimento ao controlo de tráfego aéreo;
- m) Garantir que as cartas de aeródromo, em papel ou em dispositivo eletrónico equivalente, se encontram à disposição dos pilotos, no *cockpit*, durante a rolagem, onde se inclui o aeródromo base;

- n) Garantir que os pilotos não aceitem uma autorização ou uma instrução emitida por um órgão de controlo de tráfego aéreo que implique entrar para alinhar ou cruzar a pista, por um caminho de circulação oblíquo ou em ângulo, que limite a visibilidade para a soleira da pista de aterragem ou para a área de aproximação final;

#### Artigo 8.º

##### **Deveres dos prestadores de serviços de navegação aérea**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem:

- a) Implementar um SMS, de acordo com a legislação aplicável à certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea;
- b) Sempre que possível, transmitir a autorização de rota, antes do início da rolagem e, caso tal não seja possível, os controladores de tráfego aéreo devem evitar a sua transmissão quando o piloto está a realizar manobras de rolagem complicadas próximas da pista, para evitar que a atenção do piloto se disperse;
- c) Providenciar toda a assistência possível, sempre que uma aeronave, veículo ou pessoa se declarar perdida ou sem a certeza da sua localização no aeródromo;
- d) Rever periodicamente o uso operacional de iluminação aeronáutica de solo, para garantir uma proteção eficaz da pista em relação à presença incorreta de tráfego;
- e) Não instruir aeronaves ou veículos a cruzar sinalização luminosa vermelha, designadamente barras de paragem (*stop bars*) ligados para entrar ou cruzar uma pista, exceto se estiverem em vigor procedimentos de contingência para tal;
- f) Acautelar que todas as barras de paragem (*stop bars*) são operadas pelo controlador de tráfego aéreo responsável pela operação deste equipamento;
- g) Garantir que as comunicações de controlo de tráfego aéreo não são excessivamente longas e complexas;
- h) Garantir que os procedimentos de controlo de tráfego aéreo contêm a emissão de uma autorização específica para cruzar qualquer pista, incluindo as inativas;
- i) Utilizar, sempre que praticável, percursos de rolagem padrão para minimizar potenciais dúvidas dos pilotos, na pista ou na sua proximidade;
- j) Utilizar, sempre que praticável, instruções de rolagem setoriais para minimizar a carga de trabalho e as potenciais dúvidas dos pilotos;

- k) Alertar o operador do aeródromo ou a entidade competente, sempre que a visibilidade da torre de controlo seja restringida e avaliar as restrições que forem detetadas, em especial as que tiverem impacto potencial na capacidade de observação da pista, difundindo a informação aeronáutica respetiva;
- l) Recomendar, quando possível, medidas corretivas da restrição de visibilidade da torre de controlo e desenvolver os procedimentos apropriados;
- m) Garantir que as matérias relativas à segurança operacional das operações na pista são incluídas no treino e nos *briefings* dos controladores de tráfego aéreo;
- n) Identificar potenciais ameaças à segurança operacional resultantes de procedimentos de aumento de capacidade, quando utilizados individualmente ou em combinação e, se necessário, desenvolver estratégias de mitigação;
- o) Garantir, sempre que possível, que não são emitidas autorizações de alinhar na pista, nos casos em que a aeronave tenha que esperar mais de 90 segundos na pista, para além do tempo que seria expectável para descolar;
- p) Evitar propor o uso de caminhos de circulação oblíquos à pista para alinhar, de tal modo que limitem a visibilidade dos pilotos para a soleira ou para a área de aproximação final;
- q) Ter em conta o tempo necessário para as tripulações se prepararem, quando for planeada uma mudança de pista em uso, para chegadas ou para partidas;
- r) Garantir, sempre que praticável, a monitorização visual das operações do aeródromo;
- s) Garantir a existência de procedimentos claros e eficazes para indicar que uma pista está ocupada, obstruída ou indisponível, utilizando, sempre que possível, ferramentas tecnológicas apropriadas.

#### Artigo 9.º

#### **Documentação de referência**

Os operadores de aeródromos e de aeronaves e os prestadores de serviços de navegação aérea podem obter orientações complementares sobre os princípios e os procedimentos para implementação do EAPPRI, através da seguinte documentação:

- a) EAPPRI, na versão, aprovada pelo EUROCONTROL, que se encontrar em vigor;
- b) Anexo 6 da Convenção de Chicago, relativo à operação de aeronaves;
- c) Anexo 11 da Convenção de Chicago, relativo aos serviços de tráfego aéreo;

- d) Volume I do Anexo 14 da Convenção de Chicago, relativo aos aeródromos;
- e) Documento da OACI 4444 - ATM501 (*Air Traffic Management*);
- f) Documento da OACI 9870 AN/463 (*Manual for Preventing Runway Incursions*);
- g) Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014 (relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão);
- h) Decreto-Lei n.º 218/2005 de 14 de dezembro (que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho, relativa à comunicação de ocorrências no âmbito da aviação civil);
- i) Circular de Informação Aeronáutica n.º 29/2010 da ANAC (Plano de Prevenção de Incursões nas Pistas).

### CAPÍTULO III

#### **Verificação do cumprimento dos requisitos para implementação do EAPPRI**

##### Artigo 10.º

##### **Auditorias e inspeções**

Para verificar o cumprimento do disposto no presente regulamento, a ANAC pode realizar auditorias e inspeções, nos termos do artigo 34.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

### CAPÍTULO IV

#### **Disposições finais**

##### Artigo 11.º

##### **Norma revogatória**

É revogado o Regulamento n.º 767/2016, de 17 de março, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 146, de 1 de agosto.

Artigo 12.º

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017 – O Presidente do Conselho de Administração, *Luís Miguel Silva Ribeiro*.