



PARTE E

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Despacho n.º 2412/2018

A TAP — Transportes Aéreos Portugueses, S. A., com sede no edifício 25 do aeroporto de Lisboa requereu autorização de exploração de serviços aéreos regulares extra-União Europeia, na rota Lisboa-Fez-Lisboa.

Tendo a requerente cumprido os requisitos exigíveis para o efeito, determino, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 116/2012, de 29 de maio, e no uso das competências delegadas pelo Conselho de Administração, nos termos do n.º 4.5.1 da Deliberação n.º 1745/2016, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 217, de 11 de novembro de 2016, que à TAP — Transportes Aéreos Portugueses, S. A., é concedida autorização de exploração de serviços aéreos regulares extra-União Europeia, na rota Lisboa-Fez-Lisboa.

31 de janeiro de 2018. — A Vogal do Conselho de Administração, *Tânia Cardoso Simões*.

311170153

Despacho n.º 2413/2018

A empresa MASTERJET — Aviação Executiva, S. A., com sede em Lisboa, na Avenida da Liberdade, 49, 6.º Dto, 1250-139 Lisboa, é titular de uma Licença para o exercício da atividade de transporte aéreo que lhe foi concedida pelo Despacho n.º 10053/2005 (2.ª série), de 18 de abril, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 87, de 5 de maio de 2005, alterada, por último, pelo Despacho n.º 6427/2011, de 25 de março de 2011, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 75, de 15 de abril de 2011.

Tendo a referida empresa requerido a alteração da licença de exploração de que é titular, por ter procedido à mudança da sede social e, estando cumpridos todos os requisitos exigíveis para o efeito, determino, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, e do Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de janeiro, e no uso das competências delegadas pelo Conselho de Administração da ANAC, conforme previsto no ponto 4.5.1. da Deliberação n.º 1745/2016, publicada na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 217, de 11 de novembro de 2016, o seguinte:

1 — É alterada a sede social da empresa MASTERJET — Aviação Executiva, S. A.

2 — Pela alteração da Licença são devidas taxas, de acordo com o estabelecido na Parte I da Tabela anexa à Portaria n.º 606/91, de 4 de julho.

3 — É republicado, em anexo, o texto integral da licença, tal como resulta da referida alteração.

21 de fevereiro de 2018. — O Presidente do Conselho de Administração, *Luís Miguel Ribeiro*.

ANEXO

1 — A empresa MASTERJET — Aviação Executiva, S. A., com sede em Lisboa, na Rua Latino Coelho, 13, 6.º, 1050-132 Lisboa, é titular de uma Licença para o exercício da atividade de Transporte Aéreo, nos seguintes termos:

- a) Quanto ao tipo de exploração: — Transporte aéreo intracomunitário e não regular Internacional de passageiros, carga e correio;
- b) Quanto à área geográfica: — Estrito cumprimento das áreas geográficas estipuladas no Certificado de Operador Aéreo;
- c) Quanto ao equipamento:

5 aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 10.000 kg e capacidade de transporte até 10 passageiros;

3 aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 22.500 kg e capacidade de transporte até 16 passageiros;

2 aeronaves de peso máximo à descolagem não superior a 32.000 kg e capacidade de transporte até 16 passageiros;

1 aeronave de peso máximo à descolagem não superior a 50.000 kg e capacidade de transporte até 20 passageiros;

1 aeronave de peso máximo à descolagem não superior a 80.000 kg e capacidade de transporte até 30 passageiros.

2 — O exercício dos direitos conferidos pela presente licença está, permanentemente, dependente da posse de um Certificado de Operador Aéreo válido.

311164087

Regulamento n.º 147/2018

Segunda alteração ao Regulamento n.º 164/2006

(Construção, certificação e operação de aeronaves ultraleves)

O Regulamento n.º 164/2006, de 8 de setembro de 2006, alterado pelo Regulamento n.º 510/2008, de 18 de setembro, definiu as regras aplicáveis à construção, certificação e operação de aeronaves ultraleves, em execução do Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 283/2007, de 13 de agosto, diploma que regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves.

No âmbito do Regulamento anteriormente referido, e no que respeita aos locais utilizados para a descolagem e aterragem das aeronaves ultraleves, procurou-se estabelecer um conjunto de regras de forma a compatibilizar o uso do solo com a segurança das operações.

A experiência acumulada com as aprovações de utilização das pistas para ultraleves veio demonstrar que, no essencial, o Regulamento se mostra capaz de responder aos requisitos operacionais, em ordem à salvaguarda da segurança da navegação aérea. Não obstante, afigura-se possível e desejável introduzir algumas alterações menores ao mesmo, no sentido de melhorar e complementar algumas das regras técnicas existentes.

Neste âmbito, afigura-se necessário e útil envolver a Força Aérea Portuguesa no processo de validação da localização das pistas, em resposta a uma lacuna atualmente existente no mencionado Regulamento, que embora refira a necessidade da “Compatibilidade com a utilização civil e militar do espaço aéreo”, não prevê a consulta à entidade militar responsável por essa área. Neste âmbito, optou-se por adotar uma solução semelhante ou aproximada à prevista nas normas aplicáveis à apreciação prévia de viabilidade para construção de aeródromos, constantes do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, onde se prevê a envolvimento da Força Aérea Portuguesa na análise da compatibilidade com a utilização civil e militar do espaço aéreo.

Paralelamente, em termos das características físicas das pistas de ultraleves, verifica-se a necessidade de acautelar a existência de uma largura adicional nos extremos da pista, de modo a proporcionar às aeronaves a volta de 180 graus de forma autónoma, sem necessidade da saída do(s) tripulante(s) para rodar a aeronave “à mão”, sendo um aspeto técnico bastante útil e importante que não se encontrava previsto e que resulta num incremento da segurança operacional.

Por se afigurar igualmente um aspeto omissivo no atual Regulamento, impõe-se também a necessidade de aplicação das áreas e superfícies de desobstrução aos canais dos planos de água usados na operação de ultraleves anfíbios ou ultraleves hidroplanos, contribuindo-se desta forma para a segurança da navegação aérea em tais locais.

Por outro lado, em termos dos meios de socorro e luta contra incêndios, e tendo em consideração a recente entrada em vigor do Regulamento da ANAC n.º 401/2016, de 11 de maio, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 145, de 28 de julho de 2017, optou-se pela adaptação deste às pistas para ultraleves, com a substituição do machado “Force” por um machado de salvamento pequeno, a introdução de uma manta ignífuga, faca corta-cintos e um par de luvas de proteção, equipamentos que contribuem para um socorro ou primeira intervenção mais eficiente na presença de situações de eventual acidente.

Finalmente, procede-se à substituição da designação de Manual do piloto civil por Manual VFR, que desde há muito tempo substituiu e sucedeu ao primeiro.

Assim, procede-se à alteração dos artigos 1.º, 42.º, 57.º, 58.º, 59.º e 61.º O presente Regulamento foi objeto de consulta pública, nos termos do 30.º dos Estatutos da ANAC.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, o Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC),