

**REGULAMENTO (UE) 2018/401 DA COMISSÃO**  
**de 14 de março de 2018**  
**que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que respeita à classificação das pistas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 8.º-A, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo I do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão<sup>(2)</sup> prevê definições do termo «pista por instrumentos» para efeitos do mesmo regulamento. As disposições do referido regulamento devem refletir o estado da técnica e as melhores práticas no domínio dos aeródromos, e ter em conta as normas internacionais aplicáveis.
- (2) A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), na sua circular AN 41.2.24 – 13/20, adotou a alteração 11-B do anexo 14, volume 1, da Convenção de Chicago, que entrou em vigor nos Estados Contratantes da OACI em 13 de novembro de 2014. Essas alterações simplificam a atual abordagem da classificação das pistas e descrevem com mais precisão os diferentes tipos de operações de descolagem e aterragem.
- (3) As alterações do anexo 14 da Convenção de Chicago devem ser refletidas no Regulamento (UE) n.º 139/2014, em especial as suas disposições sobre a navegação baseada no desempenho (PBN), as operações de aproximação com orientação vertical e os requisitos aplicáveis às pistas em relação às operações de aproximação. O objetivo é também facilitar a execução das operações de aproximação de PBN com orientação vertical por um número significativo de aeródromos, sem a necessidade de modernizar as suas infraestruturas de pistas.
- (4) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser alterado em conformidade.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no Parecer n.º 03/2016 emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O anexo I do Regulamento (UE) n.º 139/2014 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de março de 2018.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXO

O anexo I do Regulamento (UE) n.º 139/2014 é alterado do seguinte modo:

1) O ponto 22 é substituído pelo seguinte:

- «(22) “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 provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo A;
  2. “Pista de aproximação de precisão, categoria I”: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo B CAT I;
  3. “Pista de aproximação de precisão, categoria II”: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo B CAT II;
  4. “Pista de aproximação de precisão, categoria III”: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo B CAT IIIA, IIIB ou IIIC para a superfície e ao longo da pista;»;

2) São aditados os pontos 47-A e 47-B:

- «(47-A) “operação de aproximação por instrumentos de tipo A”, uma operação de aproximação por instrumentos com uma altura mínima de descida ou altura de decisão igual ou superior a 75 m (250 pés);
- (47-B) “operação de aproximação por instrumentos de tipo B”, uma operação de aproximação por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 75 m (250 pés). As operações de aproximação por instrumentos de tipo B são classificadas do seguinte modo:
1. Categoria I (CAT I): Uma altura de decisão não inferior a 60 m (200 pés) e com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual de pista não inferior a 550 m;
  2. Categoria II (CAT II): Uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) mas não inferior a 30 m (100 pés) e um alcance visual de pista não inferior a 300 m;
  3. Categoria IIIA (CAT IIIA): Uma altura de decisão inferior a 30 m (100 pés), ou sem altura de decisão e com um alcance visual de pista não inferior a 175 m;
  4. Categoria IIIB (CAT IIIB): Uma altura de decisão inferior a 15 m (50 pés), ou sem altura de decisão e com um alcance visual de pista inferior a 175 m mas não inferior a 50 m;
  5. Categoria IIIC (CAT IIIC): Sem altura de decisão e sem limitações de alcance visual da pista;».
-