

## AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

### Regulamento n.º 799/2025

**Sumário:** Estabelece os deveres a cumprir pelos operadores de aeródromo, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos operadores de aeronaves para a prevenção de incursões em pista.

As incursões na pista continuam a ser uma das ameaças mais persistentes para a segurança da aviação, encontrando-se, segundo a Organização da Aviação Civil Internacional (adiante designada OACI), entre as cinco categorias de eventos com risco mais elevado, que devem ser trabalhadas para mitigar o risco de ocorrências.

O Regulamento da Autoridade Nacional da Aviação Civil (adiante designada ANAC) n.º 8/2018, de 29 de novembro de 2017, publicado na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 6, de 9 de janeiro de 2018, que aprovou os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista e que revogou o Regulamento da ANAC n.º 767/2016, de 17 de março de 2016, publicado na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 146, de 1 de agosto de 2016, veio garantir e robustecer a efetiva aplicação das recomendações constantes no plano em causa, considerado um meio idóneo para aumentar a segurança das operações nas pistas.

Contudo, a evolução internacional da temática conduziu, em dezembro de 2023, à publicação do *Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions* (GAPPRI), documento desenvolvido com base no enquadramento do *ICAO Global Aviation Safety Plan* e do *Global Aviation Runway Safety Action Plan*, o qual estabelece um conjunto de boas práticas complementares à regulamentação em vigor e aos padrões e práticas recomendadas pela OACI e que constitui a orientação a seguir pelos Estados, organizações internacionais e indústria, no atinente à prevenção de incursões de pista.

O GAPPRI prevê que os riscos de incursão na pista incluem uma combinação complexa de fatores que devem ser abordados através de uma aproximação colaborativa que envolva operadores de aeronaves, prestadores de serviços de navegação aérea, operadores de aeródromos, fabricantes de aeronaves e reguladores.

O mesmo documento tem como objetivo servir como roteiro para abordar o risco e incutir resiliência, permitindo aos Estados fazer face ao aumento do tráfego e serem proativos na antecipação e resolução de problemas, através de recomendações que incluem ações imediatas e de curto/médio prazo para mitigar incidentes.

Neste contexto, competindo à ANAC assegurar, em território português, que as operações nos aeródromos por si certificados decorrem em condições de segurança operacional (*safety*), nos termos da alínea k) do n.º 3 do artigo 4.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março e alterados pelo Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro, através do presente regulamento, por uma questão de simplificação e convergência para o GAPPRI, procede-se à revogação do Regulamento n.º 8/2018, a fim de promover uma maior eficácia na aplicação de medidas que eliminem ou limitem a probabilidade da ocorrência de incursões na pista, mantendo o estabelecimento dos deveres necessários ao cumprimento do objetivo de prevenção, através da implementação de mecanismos tendentes a uma correta avaliação dos riscos potenciais de incursões na pista, para além da necessária identificação das eventuais vulnerabilidades e da implementação das medidas mitigadoras apropriadas.

Nesse pressuposto, o presente regulamento estabelece os deveres a cumprir pelos operadores de aeródromo, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos operadores de aeronaves para a prevenção de incursões em pista.

O presente regulamento foi objeto de consulta pública, nos termos do artigo 30.º dos Estatutos da ANAC, no período compreendido entre 31 de janeiro e 4 de março de 2025.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos Estatutos da ANAC, o Conselho de Administração da referida Autoridade, por deliberação de 23 de junho de 2025, aprova o seguinte regulamento:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente regulamento estabelece os deveres a cumprir pelos operadores de aeródromo, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos operadores de aeronaves para a prevenção de incursões em pista.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1 – O presente regulamento é aplicável aos aeródromos civis onde seja prestado o serviço de controlo de aeródromo, independentemente da sua certificação decorrer do estatuído no Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, na sua redação atual, ou da legislação nacional aplicável.

2 – O presente regulamento é, também, aplicável aos operadores de aeronaves civis que operam nos aeródromos referidos no número anterior.

3 – O presente regulamento é, ainda, aplicável aos prestadores de serviços de navegação aérea civis responsáveis pela prestação do serviço de controlo de aeródromo 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 Autoridade Aeronáutica Nacional.

#### Artigo 3.º

##### Definições, 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 protegida», para efeitos de determinar a ocorrência de uma incursão em pista, a área protegida inclui, no mínimo, a pista e a respetiva faixa até às posições de espera relevantes, em função das condições meteorológicas prevaletentes, em particular a visibilidade;
- d) «ATC (Air Traffic Control)», controlo de tráfego aéreo;
- e) «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;
- f) «Briefing», reunião em que são fornecidas instruções ou informação preparatória para o planeamento ou execução de uma operação;
- g) «Cabine de pilotagem 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;

h) «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 na aterragem virarem a velocidades mais elevadas do que as registadas noutros caminhos de circulação de saída, reduzindo, assim, o tempo de ocupação da pista.

i) «Cockpit», cabine de pilotagem;

j) «CLSP», Comité Local de Segurança de Pista;

k) «CTA», Controlador de Tráfego Aéreo;

l) «GAPPRI (Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions), Plano de Ação Global para a Prevenção de Incursões em Pista;

m) «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;

n) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional, criada pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 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;

o) «Operador de aeródromo»: pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar um ou mais aeródromos;

p) «Prestador de serviços de navegação aérea», entidades públicas ou privadas que prestem serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral;

q) «Readback», repetição de uma comunicação radiotelefónica, para confirmação do seu entendimento;

r) «Safety nets», Redes de segurança;

s) «SARPs (Standards and Recommended Practices)», normas e práticas recomendadas adotadas pelo Conselho da OACI em conformidade com o artigo 37.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;

t) «Stop bars (Barras de stop)», 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.

## CAPÍTULO II

### **Deveres dos operadores de aeródromo, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos operadores de aeronaves**

#### Artigo 4.º

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

Os operadores de aeródromo devem:

a) Avaliar, pelo menos anualmente:

i) A sua contribuição para a eficácia do CLSP;

- ii) A necessidade de implementar ou atualizar planos de ação para a segurança de pista;
  - iii) A consistência dos procedimentos de operação na área de manobra, em sede do CLSP;
  - iv) A forma como são integradas ou atualizadas as matérias relativas aos perigos de incursão em pista nos cursos iniciais e na formação contínua do pessoal operacional que opera na área de manobra;
  - v) A necessidade de desenvolver informação para divulgação no âmbito da promoção de segurança específica para familiarizar os condutores e tripulantes relativamente a áreas do aeródromo a evitar ou sujeitas a restrições e para promover a consciência situacional para os procedimentos de gestão do risco de incursão em pista junto dos condutores de veículos autorizados a operar na área de manobra.
- b) Em coordenação com o prestador de serviços de navegação aérea, no âmbito dos procedimentos de gestão de alterações, antes da realização de qualquer obra, proceder à avaliação das linhas de vista a partir da torre e identificar as restrições de visibilidade existentes e as que venham a ser geradas pelos trabalhos a efetuar, com eventual impacto na capacidade dos CTA para observar as operações na pista e, sempre que possível, evitar essas restrições de visibilidade ou desenvolver e aplicar medidas de mitigação adequadas no curto prazo e identificar medidas de melhoria de longo prazo;
  - c) Comunicar através dos canais apropriados e preestabelecidos as informações relativas a alterações temporárias das condições de operação no aeródromo de forma a aumentar a perceção situacional relativamente às alterações mais críticas;
  - d) Garantir a utilização de indicativos de chamada distintos consoante a função a desempenhar pela viatura e criar indicativos de chamada individuais para cada um dos veículos autorizados a circular autonomamente na área de manobra;
  - e) Em coordenação com o prestador de serviços de navegação aérea, identificar a área protegida de cada pista, elaborar uma carta das áreas protegidas de cada aeródromo e assegurar que os condutores de veículos que operam na área de manobra estão familiarizados com a referida carta;
  - f) Em cooperação com prestador de serviços de navegação aérea, promover a implementação de procedimentos para os condutores de veículos que operam na área de manobra, incluindo fraseologia padrão para:
    - i) Verificações de rádio e escala de qualidade da receção;
    - ii) Falhas do equipamento rádio;
    - iii) Casos em que um condutor de uma viatura se perde ou não tem a certeza da sua posição na zona de manobra;
    - iv) Reportes de posição;
    - v) Pedidos de autorização para entrar ou cruzar a pista.
  - g) Rever quinquenalmente, e sempre que necessário, em conjunto com o prestador de serviços de navegação aérea, os procedimentos para as inspeções de pista e outros trabalhos nas pistas, devendo ser ponderada, no âmbito dessas revisões, mediante a configuração, a complexidade e a operação de cada aeródromo, a adequabilidade de, nomeadamente:
    - i) Realizar inspeções de rotina à pista no sentido oposto ao da pista em uso com as luzes dos veículos acesas, independentemente da hora do dia;
    - ii) Implementar procedimentos para aumentar perceção situacional quando os veículos ocupam uma pista, os quais podem incluir soluções tecnológicas e comunicações a intervalos regulares de operações normais, a ser aplicadas de forma isolada ou conjunta;
    - iii) Implementar itinerários e horários normalizados para as inspeções de rotina das pistas;
    - iv) Suspender temporariamente as operações para permitir a realização ininterrupta de uma inspeção completa da pista, com base numa avaliação dos riscos e das necessidades operacionais;

v) Determinar que os veículos que entram numa pista devem estar equipados com uma câmara no painel de instrumentos que registe a vista exterior do veículo, para recolher informações sobre os riscos reais e potenciais de incursão na pista, devendo essa informação ser utilizada exclusivamente para melhorar a segurança.

h) Avaliar a pertinência da eventual implementação de um sistema com diferentes níveis para as autorizações de condução nos aeródromos, em função das áreas a aceder;

i) Avaliar, mediante a configuração, a complexidade, a operação e o risco de incursão em pista de cada aeródromo, a necessidade de fornecer aos condutores de veículos que circulam na área de manobra, uma funcionalidade em tempo real para a sensibilização e alerta para a possibilidade de uma colisão na pista entre uma aeronave e um veículo, bem como alertas em tempo real ao atravessar a área protegida, de modo que os condutores sejam alertados em caso de incursão na pista;

j) Avaliar a viabilidade técnica e a sustentabilidade comercial da implementação de novos procedimentos e tecnologias para a inspeção de pistas;

k) Avaliar a necessidade, mediante a configuração, a complexidade, a operação e o risco de incursão em pista de cada aeródromo, de implementar políticas e meios para apoiar os condutores de veículos na identificação dos locais de paragem em relação à zona protegida da pista;

l) Avaliar, em coordenação com o prestador de serviços de navegação aérea, mediante a configuração, a complexidade, a operação e o risco de incursão em pista de cada aeródromo, a necessidade da instalação de stop bars, ou sistemas equivalentes, para utilização permanente e contínua em todas as posições de espera da pista, a fim de proporcionar um nível de segurança adequado ao tipo e à complexidade das operações e ao risco potencial de incursão na pista;

m) Incorporar na avaliação referida na alínea anterior, nomeadamente, o uso de tecnologias LED e barras elevadas, sendo que, caso a avaliação determine a necessidade de instalar stop bars, ou as mesmas já estejam instaladas e em funcionamento, deve ser assegurado que as mesmas são controladas pelo CTA responsável pelo controlo das operações na pista e que existem procedimentos aplicáveis em caso de inoperacionalidade das referidas barras;

n) Avaliar, em coordenação com o prestador de serviços de navegação aérea, mediante a configuração, a complexidade e a operação do aeródromo:

i) A possibilidade de desenvolver soluções para garantir, sempre que possível, o seguimento em tempo real dos movimentos de veículos na área de manobra, em particular na área protegida;

ii) A eventual adoção de tecnologias que permitam aos CTA, assim como a outros elementos pertinentes, localizar e identificar o tráfego na área de manobra para incrementar a perceção situacional.

## Artigo 5.º

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

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem:

a) Avaliar, pelo menos, anualmente:

i) A sua contribuição para a eficiência do CLSP;

ii) A forma como são integradas ou atualizadas as matérias relativas aos riscos de incursão em pista nos cursos iniciais e na formação contínua dos CTA;

iii) A eventual necessidade de desenvolver ou atualizar os planos de ação para a segurança de pista, em coordenação com o operador de aeródromo;

iv) Quer ao nível interno, quer do CLSP, a consistência dos procedimentos para o controlo das operações na área de manobra, incluindo os de coordenação e comunicação entre as várias posições

de trabalho nas torres de controlo, assim como, entre as torres de controlo e os elementos que operam na área de manobra;

v) Em apoio ao operador de aeródromo, a necessidade de desenvolver informação para divulgação no âmbito da promoção de segurança específica para familiarizar os condutores e tripulantes relativamente a áreas do aeródromo a evitar ou sujeitas a restrições e promover a consciência situacional para os procedimentos de gestão do risco de incursão em pista junto dos condutores de veículos que regularmente operam na área de manobra.

b) Estabelecer orientações para que as comunicações rádio não sejam demasiado longas ou complexas;

c) Garantir que os CTA utilizam sempre a expressão «mantenha posição» ("hold position") quando terminem de transmitir uma autorização revista a uma aeronave que já se encontre a manter posição, quer numa posição de espera, quer na pista, e a aeronave deva continuar a manter a sua posição atual;

d) Evitar a utilização de autorizações condicionais para o controlo das aeronaves e não emitir autorizações condicionais para o controlo de viaturas que estejam ou pretendam operar no interior de uma área protegida;

e) Promover, sempre que possível, o trabalho de equipa entre os CTA nas diferentes posições de trabalho da torre de controlo para a verificação cruzada de mensagens de comunicação e dos *readbacks*;

f) Estabelecer orientações para que, sempre que possível, as autorizações de rota sejam comunicadas antes das aeronaves iniciarem a rolagem e qualquer eventual alteração à autorização inicialmente transmitida deve ser comunicada quando a aeronave esteja imobilizada;

g) Aquando da mudança da pista em uso:

i) Planear a mudança da pista em uso tendo em consideração o tempo de que a tripulação de voo necessita para se preparar;

ii) Na medida do possível, evitar alterar a pista em uso para uma aeronave que já está a rolar para descolar.

h) Estabelecer orientações para que uma autorização para alinhar, descolar, ou para atravessar uma pista apenas seja emitida quando a aeronave estiver na posição de espera da pista ou a aproximar-se da mesma e não existam cruzamentos no caminho de circulação à frente da aeronave;

i) Promover as medidas necessárias para evitar que seja emitida autorização para uma aeronave alinhar na pista se:

i) O piloto informou que a aeronave não está pronta para descolar;

ii) For previsível que a aeronave tem que aguardar imobilizada na pista, por mais de 90 segundos, a autorização de descolagem, sendo que, caso a aeronave se mantenha na pista por mais de 90 segundos, devem ser comunicadas ao piloto instruções atualizadas.

j) Instruir os seus CTA para que:

i) Nos casos em que a autorização de descolagem não seja emitida em simultâneo com a autorização para alinhar na pista, devem utilizar a expressão «alinhe e aguarde» ("line-up and wait");

ii) Quando dão instruções a uma aeronave para alinhar e aguardar por motivos diferentes dos normalmente requeridos para garantir a separação do tráfego na pista, o CTA informe a tripulação do motivo que originou a espera.

k) Garantir o uso de auxiliares de memória pelos CTA para a monitorização do estado de ocupação da pista, incluindo a eventual utilização de novas ferramentas tecnológicas;

l) Estabelecer critérios objetivos e concretos para que seja evitada a emissão de autorizações de aterragem prematuras ou tardias;

m) Na medida do possível, evitar a utilização de partida imediata ou a emissão de autorizações para alinhar enquanto decorra uma inspeção à pista e estabelecer medidas de mitigação para eventuais riscos de incursão na pista associados à utilização dos procedimentos em causa;

n) Avaliar as tarefas dos CTA, o ambiente operacional e os procedimentos operacionais a fim de garantir um tempo ideal de observação da atividade operacional no exterior (*heads-up*) para os CTA;

o) Desenvolver procedimentos operacionais que incluam a monitorização das aeronaves que estão a abandonar a pista, sobretudo, para os casos em que o caminho de circulação utilizado para a aeronave sair da pista possa conduzir diretamente a outra pista (travessia);

p) Rever periodicamente, no mínimo a cada três anos, os procedimentos que visam promover o incremento de capacidade de pista, em função da sua utilização isolada ou conjunta para identificar potenciais perigos e, se necessário, desenvolver estratégias de mitigação;

q) Avaliar periodicamente, pelo menos a cada três anos, as práticas de radiotelefonia, incluindo elementos como o volume de comunicações, a ocupação de frequências e a correta utilização de fraseologia padrão;

r) Apoiar o operador de aeródromo na revisão quinquenal e sempre que necessário, nos procedimentos para as inspeções de pista e outros trabalhos nas pistas, sendo que no âmbito dessas revisões deve ser ponderada, mediante a configuração, a complexidade, a operação de cada aeródromo e a adequabilidade de, nomeadamente:

i) Realizar inspeções de rotina à pista no sentido oposto ao da pista em uso com as luzes dos veículos acesas, independentemente da hora do dia;

ii) Informar as tripulações de voo que está em curso uma inspeção à pista, se a aeronave estiver na fase final da aproximação ou a chegar à posição de espera da pista em uso;

iii) Implementar procedimentos locais para aumentar a consciência situacional dos CTA quando existam veículos numa pista, nomeadamente com recurso a soluções tecnológicas e comunicações a intervalos regulares de operações normais, aplicadas de forma isolada ou conjunta;

iv) Implementar rotas e horários padrão para as inspeções de rotina à pista;

v) A autorização de uma inspeção de pista pré-planeada, sempre que possível, deve ser concedida apenas quando seja previsível que a mesma possa ser efetuada sem interrupção;

vi) Avaliar a eventual implementação de novos procedimentos e tecnologias para a execução das inspeções de pista.

s) Em cooperação com os operadores de aeródromo, promover a implementação de procedimentos para os condutores de veículos que operem na área de manobra, incluindo fraseologia padrão para:

i) Verificações de rádio e escala de qualidade da receção; ii) Falhas do equipamento rádio;

iii) Utilização de indicativos de chamada específicos para veículos que operem na área de manobra;

iv) Casos em que um condutor de uma viatura se perde ou não tem a certeza da sua posição na área de manobra;

v) Reportes de posição; vi) Pedidos de autorização para entrar ou cruzar a pista.

t) Avaliar, em coordenação com o operador de aeródromo, o risco potencial de confusão para aeronaves a rolar na pista, ou perto dela e mitigá-lo implementando, sempre que possível, o uso de rotas de rolagem predefinidas, em função do seguinte:

i) Se forem implementadas rotas de rolagem predefinidas, as mesmas devem ser publicadas com designadores que as identificam de forma clara e concreta;

ii) O número de rotas de rolagem predefinidas publicadas deve ser limitado às que apresentem potencial para gerar risco de confusão ao tráfego a rolar.

u) Avaliar, em coordenação com o operador de aeródromo, mediante a configuração, a complexidade, a operação e o risco de incursão em pista de cada aeródromo, a necessidade da instalação de stop bars, ou sistemas equivalentes, para utilização permanente e contínua em todas as posições de espera da pista, a fim de proporcionar um nível de segurança adequado ao nível e à complexidade das operações e ao risco potencial de incursão na pista;

v) Assegurar que as stop bars referidas na alínea anterior são controladas pelo CTA responsável pelo controlo das operações na pista e que existem procedimentos aplicáveis em caso de inoperacionalidade das referidas barras;

w) Avaliar as linhas de vista a partir das posições de trabalho dos CTA na torre de controlo para determinar a existência de eventuais restrições de visibilidade com potencial impacto na capacidade dos CTA monitorizarem a atividade operacional em toda a extensão da pista e, caso se determine a existência de limitações, implementar medidas de mitigação para o curto prazo e identificar medidas de melhoria para o longo prazo;

x) Avaliar, em coordenação com o operador de aeródromo a eventual implementação de safety nets para a pista e tecnologias emergentes que possam melhorar a consciência situacional dos elementos que operam na área de manobra e dos responsáveis pela gestão dessa área;

y) Avaliar, em coordenação com o operador de aeródromo mediante a configuração, a complexidade e a operação do aeródromo:

i) A possibilidade de desenvolver soluções para garantir sempre que possível o seguimento em tempo real dos movimentos de veículos na área de manobra, em particular na área protegida;

ii) A eventual adoção de tecnologias que permitam aos CTA, assim como a outros elementos pertinentes, localizar e identificar o tráfego na área de manobra para incrementar a perceção situacional.

## Artigo 6.º

### Deveres dos operadores de aeronaves

Os operadores de aeronaves devem, através da implementação de políticas e procedimentos para a fase de operações na área de manobra do aeródromo:

a) Garantir a adesão estrita de toda a fraseologia de rádio padrão, com base no Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea, na sua redação atual, e nas SARPs da OACI, constantes do Volume 2 do Anexo 10 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, do PANS-ATM do Documento 4444 e do Documento 9432 devendo quaisquer dúvidas com o ATC ser esclarecidas de imediato;

b) Garantir que as cartas de aeródromo mais atualizadas são sempre exibidas no cockpit durante as operações de rolagem;

c) Garantir que as tripulações de voo promovem a verbalização no cockpit de todas as autorizações de modo que todos os membros da tripulação tenham um entendimento comum das mesmas;

d) Assegurar a vigilância situacional contínua das tripulações durante as operações de rolagem, garantindo que as atividades que exijam observação da atividade operacional interna (heads-down) excessiva sejam minimizadas e realizadas apenas com a aeronave imobilizada;

e) Implementar medidas de precaução acrescidas, sempre que o uso de vias de saída rápida ou de entradas oblíquas para alinhamento ou cruzamento de pistas, limitem a visualização da área de aproximação final ou soleira da pista;

- f) Garantir a utilização otimizada das luzes exteriores da aeronave para aumentar a sua detetabilidade quando se aproxima de uma pista com a intenção de cruzar, descolar ou aterrar;
- g) Garantir sempre a imobilização da aeronave perante a presença de stop bars iluminadas, mesmo sob autorização do ATC para avançar, devendo, em vez disso, contestar a mesma;
- h) Exigir que as tripulações de voo incluam o requisito de autorização explícita para entrar, atravessar, descolar ou aterrar em qualquer pista, independentemente do seu estatuto ativo ou inativo, devendo, em caso de incerteza, as tripulações confirmar sempre uma autorização antes de uma entrada na pista;
- i) Antecipar o risco de tempo prolongado na pista antes de aceitar uma autorização de descolagem sempre que, por motivos operacionais ou de procedimentos, a aeronave ou a tripulação não se encontre pronta para uma partida imediata;
- j) Garantir que, após uma mudança de pista, as tripulações de voo concluem na íntegra os elementos de programação, planeamento, cálculos de performance e briefing, sem urgência e preferencialmente com a aeronave imobilizada, devendo, neste caso, o ATC ser informado desta imobilização;
- k) Garantir que as tripulações de voo verificam e confirmam que a aeronave está a utilizar o caminho de circulação previsto e a intersecção correta, bem como a alinhar na pista autorizada pelo ATC, utilizando todos os meios à sua disposição e confirmando verbalmente a designação destes pontos da área de manobra.

#### Artigo 7.º

#### Comité Nacional de Segurança de Pista

1 – No âmbito da sua responsabilidade na gestão do risco de segurança em pistas, a nível nacional, a ANAC deve criar um Comité Nacional de Segurança de Pista, cuja composição deve incluir, no mínimo, representantes de:

- a) Operadores de aeródromos;
- b) Prestadores de serviços de navegação aérea;
- c) Operadores de aeronaves.

2 – O comité referido no número anterior deve:

- a) Definir a prevenção de incursões nas pistas como uma prioridade de segurança, com ações de mitigação de riscos associadas, emitindo propostas para incorporar o Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação;
- b) Apoiar a promoção e implementação coordenada do GAPPRI, incluindo propostas para incorporar o Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação;
- c) Reunir de forma ordinária, uma vez por ano e de forma extraordinária, sempre que se revelar necessário;
- d) Estabelecer os seus termos de referência, como parte da sua atividade, que devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
  - i) Abordagem sobre perigos específicos identificados a nível nacional; ii) Promoção de boas práticas, partilha de informações, aumento da consciencialização através de campanhas e educação do setor;
  - iii) Apoio ativo às iniciativas de segurança da indústria nesta matéria, atuando como ponto de coordenação;
  - iv) Recomendações sobre procedimentos, políticas, orientações e materiais de apoio para todos os intervenientes, a fim de reduzir o risco de incursões nas pistas;
  - v) Monitorização das notificações de incidentes de incursões nas pistas e utilização dos dados para identificar problemas e tendências.

**CAPÍTULO III****Verificação do cumprimento dos deveres para a prevenção de incursões em pista****Artigo 8.º****Auditorias e inspeções**

1 – 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 e alterados pelo Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro.

2 – As auditorias e inspeções referidas no número anterior, no atinente aos operadores do aeródromo, aos prestadores de serviços de navegação aérea e aos operadores de aeronaves são conduzidas nos mesmos moldes do estabelecido para as auditorias e inspeções no âmbito, respetivamente, do Regulamento de Execução (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, na sua redação atual, do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromo, na sua redação atual e do Regulamento de Execução (UE) n.º 2017/373, da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo, de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão.

**CAPÍTULO IV****Disposições finais****Artigo 9.º****Norma revogatória**

É revogado o Regulamento da ANAC n.º 8/2018, de 29 de novembro de 2017, publicado na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 6, de 9 de janeiro de 2018.

**Artigo 10.º****Entrada em vigor**

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

2 – Excetua-se do disposto no número anterior as alíneas d), e) e f) do artigo 4.º e a alínea r) do artigo 5.º que produzem efeitos 180 dias após a entrada em vigor do presente regulamento.

3 – Excetua-se do disposto no n.º 1 a implementação das ações previstas nas normas jurídicas referidas no número anterior e nas alíneas h), i), j), k), l) e m) do artigo 4.º e ainda nas alíneas s), t), u), v), w) e x) do artigo 5.º que deve ocorrer 180 dias após a entrada em vigor do presente regulamento, sendo também este o prazo concedido para a conclusão e submissão das avaliações à ANAC.

23 de junho de 2025. — A Presidente do Conselho de Administração, Ana Vieira da Mata.

319244089