



PARTE D

MINISTÉRIO PÚBLICO

Procuradoria-Geral da República

Despacho (extrato) n.º 419/2018

Consolidação da mobilidade na categoria de assistente técnico

Em cumprimento do disposto na alínea *b*), do n.º 1 do artigo 4.º da Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, e por meu despacho de 4 de dezembro de 2017, após anuência da Senhora Secretária-Geral da Secretaria-Geral

do Ministério da Saúde, foi consolidada definitivamente a mobilidade na categoria da assistente técnica Suzana Correia Valente, na mesma posição e nível remuneratórios, 6.ª e 11, respetivamente, e na mesma carreira e categoria do mapa de pessoal dos Serviços de Apoio Técnico e Administrativo da Procuradoria-Geral da República, nos termos do n.º 3 do artigo 99.º da Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, tendo sido celebrado contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado com efeitos a 4 de dezembro de 2017.

4 de dezembro de 2017. — O Secretário-Adjunto da Procuradoria-Geral da República, *Rui Dias Fernandes*.

310973349



PARTE E

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento n.º 8/2018

Requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incurções na Pista

O Regulamento n.º 767/2016, de 17 de março, publicado na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 146, de 1 de agosto de 2016, aprovou os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incurções 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 a 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 fomentar 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 o EUROCONTROL aprovasse, em maio de 2006, o Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incurções 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 incurções em pista, através da implementação de mecanismos tendentes a uma correta avaliação dos riscos potenciais de incurções 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 29 de novembro 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 Incurções 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 Incurções 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) «Incurção 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 incurção 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 incurções 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 EA-PPRI;

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 incurções 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 potenciar a familiarização com a mesma e com a respetiva 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 incurção, 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 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 caráter 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 descolagem 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 intersecção para descolagem, 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 de 2016, publicado na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 146, de 1 de agosto de 2016.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

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

29 de novembro de 2017. — O Presidente do Conselho de Administração, *Luís Miguel Silva Ribeiro*.

310994896

ESCOLA SUPERIOR DE ENFERMAGEM DO PORTO

Despacho (extrato) n.º 420/2018

Por deliberação do Conselho de Gestão da Escola Superior de Enfermagem do Porto de 28/06/2017, foi autorizada a celebração dos contratos de trabalho em funções públicas a termo resolutivo certo (conforme ECPDESP) nos seguintes termos e referente aos seguintes docentes:

Ana Catarina Rodrigues Silva Reis, Professora Adjunta Convidada, em regime de tempo parcial, de 13 %, escalão 1, índice 185, com início em 01/09/2017 e término a 28/02/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Dulce Amélia Fidalgo Maia, Professora Adjunta Convidada, em regime de tempo parcial, de 10 %, escalão 1, índice 185, com início em 01/09/2017 e término a 28/02/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Mara Rita Pereira Ferreira, Professora Adjunta Convidada, em regime de tempo parcial, de 18 %, escalão 1, índice 185, com início em 01/09/2018 e término a 30/11/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Mónica Elisabete da Silva Cunha, Professora Adjunta Convidada, em regime de tempo parcial, de 10 %, escalão 1, índice 185, com início em 01/09/2017 e término a 31/08/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Ana da Conceição Alves Faria, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 39 %, escalão 1, índice 100, com início em 01/09/2017 e término a 31/08/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Ana Isabel Carvalho Teixeira, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 23 %, escalão 1, índice 100, com início em 01/09/2017 e término a 31/08/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Maria da Graça Martins Mendes, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 25 %, escalão 1, índice 100, com início em 01/09/2017 e término a 31/08/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Marlene da Silva Gomes, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 26 %, escalão 1, índice 100, com início em 11/09/2017 e término a 31/08/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Mónica Cláudia da Silva Barbosa, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 15 %, escalão 1, índice 100, com início em 01/10/2017 e término a 31/12/2017. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Patrícia Daniela Barata Gonçalves, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 33 %, escalão 1, índice 100, com início em 01/09/2017 e término a 31/08/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);

Tânia Marisa Pinto Rodrigues, Assistente Convidada, em regime de tempo parcial, de 29 %, escalão 1, índice 100, com início em 09/11/2017 e término a 09/02/2018. (Não carece de visto prévio do T.C.);