



# PARTE E

## AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

### Deliberação (extrato) n.º 1218/2016

#### Delegação de Poderes

O Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011 (que estabeleceu as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo e que alterou o Regulamento (UE) n.º 691/2010 — alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013 e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 970/2014 da Comissão, de 12 de setembro de 2014), veio determinar, relativamente à faixa de frequências aeronáuticas para as regiões EUR (Europa) e AFI (África) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que os Estados-Membros devem nomear um Gestor Nacional de Frequências Aeronáuticas, com a responsabilidade de garantir que tais frequências são atribuídas, alteradas e libertadas em conformidade com o disposto nesse regulamento europeu (cf. o ponto 1 da Parte A do Anexo II do mencionado regulamento europeu). No que ao Estado português diz respeito, o referido regulamento europeu aplica-se à região de informação de voo (FIR) de Lisboa.

Não incluída no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, encontra-se a gestão das frequências aeronáuticas na região NAT (*North Atlantic* — Atlântico Norte) da OACI que, no que ao Estado português diz respeito, abrange a FIR de Santa Maria. Assim, a gestão das frequências aeronáuticas desenvolvida nesta região de informação de voo é aplicável o disposto no Documento NAT (Doc 003) da OACI, no Documento 9718 AN/957 da mesma organização internacional e no Volume V do Anexo 10 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Nos termos da alínea *mm*) do n.º 3 do artigo 4.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, compete à ANAC, exercer, com a faculdade de delegação, a função de Gestor Nacional de Frequências do espectro radioelétrico do setor da aviação civil. Portanto, e desde dia 1 de abril de 2015 (data em que entraram em vigor os mencionados estatutos, nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março), o Gestor Nacional de Frequências, em ambas as regiões de informação de voo a que já nos referimos, é a ANAC.

Até 1 de abril de 2015, a gestão das frequências aeronáuticas era realizada da seguinte forma: na FIR de Lisboa, a mesma era da responsabilidade da NAV, Portugal, E. P. E. [designada como Gestor Nacional de Frequências na mencionada FIR, por Despacho de 15 de junho de 2012 de S. Exa. o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, na decorrência do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011]; na FIR de Santa Maria a gestão das frequências aeronáuticas era da responsabilidade da Direção de Infraestruturas e Navegação Aérea do INAC, I. P., atual ANAC, em coordenação com a ANACOM [ao abrigo do disposto na alínea *n*) do n.º 2 do artigo 7.º da Portaria n.º 543/2007, de 30 de abril, que aprovou os estatutos do então INAC, I. P., nos termos da qual competia àquela Unidade Orgânica coordenar com a entidade responsável pela gestão do espectro radioelétrico a gestão da banda de frequências aeronáuticas, bem como do disposto na alínea *c*) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 309/2001, de 7 de dezembro, que aprovou os estatutos do ICP — ANACOM, atual Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), e, por fim, ao abrigo do disposto no Protocolo entre as duas referidas entidades (então INAC, I. P. e então ICP — ANACOM), celebrado em 7 de setembro de 2009, no qual se estabeleceu a coordenação entre estas entidades relativamente à atribuição de frequências no âmbito aeronáutico].

Assim, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 1.º, na alínea *mm*) do n.º 3 do artigo 4.º, na alínea *a*) do artigo 11.º e no artigo 16.º, todos dos Estatutos da ANAC, e, também, do disposto no n.º 1 do artigo 1.º, na alínea *a*) do artigo 4.º e no artigo 6.º, todos dos Estatutos da NAV, E. P. E. (estes últimos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 73/2003, de 16 de abril) e, ainda, do disposto nos artigos 44.º a 50.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, o Conselho de Administração delibera, em 28 de abril de 2016, o seguinte:

1 — Delegar no Conselho de Administração da NAV, Portugal, E. P. E. a função de Gestor Nacional de Frequências do espectro radioelétrico do setor da aviação civil, na FIR de Lisboa e na FIR de Santa Maria.

2 — Determinar que a presente delegação de poderes produza efeitos desde da data da sua publicação.

3 — De acordo com o artigo 164.º do Código do Procedimento Administrativo, determinar que ficam, desde já, ratificados todos os atos que, no âmbito da função objeto da presente delegação de poderes, tenham sido praticados desde 1 de abril de 2015.

18 de julho de 2016. — O Presidente do Conselho de Administração, *Luis Miguel Silva Ribeiro*.

209753805

### Regulamento n.º 767/2016

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

Com o objetivo de 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, a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) aprovou, 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.

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 (ANAC) assegurar, em território português, que as operações nos aeródromos por si certificados decorrem em condições de absoluta segurança operacional (*safety*) pretende-se, com o presente regulamento, estabelecer os requisitos necessários ao cumprimento de tal objetivo, 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 das entidades cujos interesses estão em causa.

Assim, o Conselho de Administração da ANAC, 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 17 de março de 2016, 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 de classe III e de classe IV, ou equiparados, certificados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, de acordo com o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio (que fixou as condições de construção, de certificação e de exploração dos aeródromos civis nacionais, estabeleceu os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas e procedeu à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário).

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 número anterior.

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 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;
- c) «ATIS (Automatic Terminal Information Service)», Serviço Automático de Informação Terminal;
- d) «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;
- 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 de curta duração, durante a qual são dadas informações e as instruções consideradas indispensáveis ao êxito da missão que vai ter lugar;
- g) «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;
- 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 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;
- i) «Cockpit», cabine de pilotagem;
- j) «CSPista», Comité de Segurança de Pista;
- k) «EAPPRI (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions)», Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista;
- l) «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;
- m) «FMS/FMC (Flight Management System/Flight Management Computer)», Sistema de Gestão de Voo/Computador de Gestão de Voo;
- n) «GPIAA», Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;
- o) «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;
- p) «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;
- q) «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;
- r) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional, criada pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944;
- s) «Operador do aeródromo», o titular do certificado de aeródromo;
- t) «Readback», repetição de uma comunicação radiotelefônica, para confirmação do seu entendimento;
- u) «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) Operadores de assistência em escala que, quando apropriado, deve incluir condutores de veículos;
- c) Prestadores de serviços de navegação aérea e associações de controladores de tráfego aéreo;
- d) Pilotos das transportadoras aéreas nacionais e associações de pilotos de aviação civil.

5 — Para além das entidades a que se refere o número anterior, podem também constituir o CSPista outras entidades que operem na área de movimento 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, tendo em vista a implementação de medidas mitigadoras;
- c) Trabalhar em equipa, para melhor detetar as dificuldades operacionais das diversas áreas de atuação e recomendar as respetivas melhorias;
- d) Garantir a implementação das recomendações constantes do EAPPRI;
- e) Colaborar nas campanhas de sensibilização para a segurança na pista focadas nas questões locais, produzindo e distribuindo, designadamente, mapas de locais críticos e outro material de orientação considerado necessário;
- f) Adotar as medidas necessárias para garantir a permanente adequação do aeródromo aos padrões e práticas recomendadas pela OACI;
- 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 movimento do aeródromo, no interior ou nas imediações da pista.

7 — A campanha de sensibilização referida na alínea g) do número anterior deve ser atualizada semestralmente ou, excecionalmente, sempre que o CSPista entenda necessário, 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 movimento do aeródromo.

9 — As ações previstas no número anterior devem incluir visitas à área de movimento 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 CSPista.

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 movimento do aeródromo, nomeadamente, dos controladores de tráfego aéreo, dos pilotos e dos condutores de veículos na área de movimento do aeródromo.

12 — O CSPista deve proceder à investigação de todas as incursões na pista, de modo a identificar todas as causas e fatores que estiverem na sua base e difundir as suas conclusões por todas as pessoas que desenvolvem a sua atividade num determinado aeródromo, através de um documento intitulado “Incursão na pista”, bem como por todos os órgãos e organizações a nível nacional e internacional que possam daí retirar benefício, por forma a serem desenvolvidas medidas de mitigação eficazes.

13 — O documento referido no número anterior deve, também, proceder a uma descrição e análise do incidente, mas não deve imputar quaisquer responsabilidades.

14 — Todas as alterações às práticas recomendadas e aos procedimentos em vigor, na área de movimento dos aeródromos referidos no artigo 2.º, bem como o planeamento de todos os trabalhos de manutenção a efetuar naquela área, devem ser objeto de parecer do CSPista, no âmbito do qual deverá ser efetuada uma avaliação do risco adequada.

15 — O parecer referido no número anterior tem caráter vinculativo.

#### Artigo 5.º

##### Deveres dos operadores de aeródromo

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 temporárias são visíveis, adequadas e inequívocas, em todas as condições de operação do aeródromo, e durante a realização de trabalhos de manutenção;

d) Implementar SMS, de acordo o definido, nesta matéria, pela OACI;

e) Garantir uma atenção especial à segurança nas pistas, nas atividades de auditoria interna;

f) Garantir a existência de procedimentos claros e eficazes para sinalizar que uma pista está ocupada, obstruída ou indisponível, utilizando, sempre que possível, ferramentas tecnológicas apropriadas;

g) 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;

h) Implementar um programa formal de treino e de avaliação de comunicações para condutores e outro pessoal que opere na pista ou nas suas imediações;

i) Aplicar com rigor a nomenclatura padrão, definida pela OACI, para a área de movimento do aeródromo, de modo a evitar erros de circulação nesta e confusão nas comunicações;

j) Garantir que todos os veículos, na área de movimento do aeródromo, mantêm contacto rádio com o serviço de controlo de tráfego aéreo apropriado, diretamente ou através de escolta, incluindo os serviços de emergência;

k) Garantir que todos os condutores de veículos, na área de movimento do aeródromo, são informados, no início de cada turno de serviço, sobre todos os detalhes relativos à área de movimento, e que essa informação é mantida atualizada durante todo o turno;

l) Garantir a existência de inspeções visuais à pista eficazes, em conformidade com o definido pela OACI;

m) 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;

n) Garantir que a conceção de novos aeródromos ou as alterações a aeródromos já existentes tenham em conta a prevenção de incursões na pista;

o) 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 movimento do aeródromo;

p) Garantir, permanentemente, que a visibilidade da Torre de Controlo do aeródromo para toda a área de movimento não tem qualquer limitação e, nos casos em que tal não aconteça, tomar todas as medidas de mitigação apropriadas, e difundir a informação adequada às circunstâncias;

q) Rever, de forma regular, o uso operacional da sinalização luminosa aeronáutica, de forma a garantir o cumprimento das normas e das práticas recomendadas pela OACI;

r) Reportar à ANAC, qualquer tipo de ocorrência que possa ter afetado a segurança operacional, independentemente do seu grau de severidade;

s) Reportar ao GPIAA, com o conhecimento da ANAC, qualquer tipo de ocorrência que possa ter afetado a segurança operacional, independentemente do seu grau de severidade, e que origine um acidente ou um incidente com uma aeronave civil.

#### 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 movimento do aeródromo e a outro pessoal que opere nesta área;

c) Deve ser utilizado o inglês aeronáutico e uma única frequência, sempre que possível, 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 movimento 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 é acompanhado de procedimentos de utilização eficazes, devidamente desenvolvidos e implementados;

g) Deve ser garantida a disponibilidade de toda a informação aeronáutica, em tempo real, aos pilotos e aos condutores de viaturas na área de movimento do aeródromo, quer por NOTAM, quer por difusão através do ATIS.

#### 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 interseção 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 OACI apropriados;

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;

o) Reportar à ANAC, sempre que se verifique qualquer tipo de ocorrência que possa ter afetado a segurança operacional, independentemente do seu grau de severidade;

p) Reportar ao GPIAA, com o conhecimento da ANAC, sempre que se verifique qualquer tipo de ocorrência que possa ter afetado a segurança operacional, independentemente do seu grau de severidade, e que origine um acidente ou um incidente com uma aeronave civil.

## 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 o disposto no Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011 da Comissão, de 17 de outubro de 2011 (que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 482/2008 e (UE) n.º 691/2010), alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012 e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 448/2014 da Comissão, de 2 de maio de 2014;

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, sempre que uma aeronave, veículo ou pessoa se declarar perdida ou sem a certeza da sua localização no aeródromo;

d) Rever anualmente, ou, excepcionalmente, sempre que o operador entender necessário, antes do decurso desse prazo, 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 ter sinais luminosos vermelhos ligados para entrar ou atravessar uma pista, exceto se estiverem em vigor procedimentos de contingência para tal;

f) Acautelar que todas as barras de paragem são operadas pelo controlador de tráfego aéreo responsável pela operação na pista;

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 necessidade de emissão de uma autorização específica para atravessar qualquer pista, incluindo as inativas;

i) Utilizar percursos de rolagem padrão, sempre que possível, para minimizar potenciais dúvidas dos pilotos, na pista ou na sua proximidade;

j) Utilizar instruções de rolagem progressivas, sempre que possível, para minimizar a carga de trabalho e as potenciais dúvidas dos pilotos;

k) Evitar 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 medidas corretivas da restrição de visibilidade da Torre de Controlo, quando possível, e desenvolver os procedimentos apropriados;

m) Garantir que as matérias relativas à segurança das operações na pista são incluídas no treino e nos briefings dos controladores de tráfego aéreo;

n) Identificar potenciais ameaças à segurança resultantes de procedimentos de aumento de capacidade, quando utilizados individualmente ou em combinação e, se necessário, desenvolver estratégias de mitigação;

o) Garantir que não são emitidas autorizações de descolagem, 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 a vigilância de todos os veículos, na área de movimento do aeródromo, sempre que possível e aconselhável;

s) Reportar à ANAC, sempre que se verifique qualquer tipo de ocorrência que possa ter afetado a segurança operacional, independentemente do seu grau de severidade;

t) Reportar ao GPIAA, com o conhecimento da ANAC, sempre que se verifique qualquer tipo de ocorrência que possa ter afetado a segurança operacional, independentemente do seu grau de severidade, e que origine um acidente ou um incidente com uma aeronave civil.

## 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;

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.

## Artigo 11.º

**Contraordenações**

O incumprimento de instruções e de mandados legítimos da ANAC constitui contraordenação aeronáutica civil, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro (que aprovou o regime aplicável às contraordenações aeronáuticas civis).

## CAPÍTULO IV

**Disposições finais**

## Artigo 12.º

**Entrada em vigor**

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

21 de julho de 2016. — O Presidente do Conselho de Administração,  
*Luis Miguel Silva Ribeiro.*

209755036

## ISCTE — INSTITUTO UNIVERSITÁRIO DE LISBOA

## Despacho n.º 9782/2016

## Alteração de Ciclo de Estudos

## Mestrado em Engenharia de Telecomunicações e Informática

O Conselho Científico do ISCTE — Instituto Universitário de Lisboa, nos termos das disposições legais em vigor, nomeadamente o Regime Jurídico dos Graus e Diplomas do Ensino Superior, publicado pelo Decreto-Lei n.º 74/2006, de 24 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 107/2008, de 25 de junho, Decreto-Lei n.º 230/2009, de 14 de setembro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 81/2009, de 27 de outubro, e pelo Decreto-Lei n.º 115/2013, de 7 de agosto, aprovou a alteração ao ciclo de estudos conducente à atribuição do grau de mestre em Engenharia de Telecomunicações e Informática que a seguir se publica. Esta alteração foi registada na Direção-Geral do Ensino Superior em 8 de março de 2016 com o n.º R/A-Ef 3377/2011/AL01.