

**Aviso (extrato) n.º 923/2013**

Nos termos do n.º 1 do artigo 38.º da Portaria n.º 83-A/2009, de 22 de janeiro, torna-se público que, por deliberação do Conselho Diretivo de 28 de dezembro de 2012, foi determinada a cessação do procedimento concursal comum interno para a carreira de Técnico Superior, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 83, de 27 de abril de 2012, anúncio n.º 9194/2012, por inexistência de candidatos à prossecução do procedimento.

8 de janeiro de 2013. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Luis Trindade Santos*.

206679053

**Declaração de retificação n.º 82/2013**

Nos termos do n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento de Publicação de Atos no *Diário da República*, aprovado pelo Despacho Normativo n.º 35-A/2008, de 28 de julho, e alterado pelo Despacho Normativo n.º 13/2009, de 19 de março, declara-se que o Regulamento n.º 457/2012, de 29 de outubro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 216, de 8 de novembro de 2012, saiu com a seguinte inexactidão, que, mediante declaração da entidade emitente, assim se retifica:

No n.º 4 do artigo 3.º, onde se lê:

«Aplica-se à nomeação e aceitação do administrador responsável (*accountable manager*) e dos responsáveis pelas operações de voo e pelo sistema de gestão da continuidade da aeronavegabilidade, o disposto no Regulamento do INAC, I. P. n.º 831/2010, de 29 de outubro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 216, de 8 de novembro de 2008.»

deve ler-se:

«Aplica-se à nomeação e aceitação do administrador responsável (*accountable manager*) e dos responsáveis pelas operações de voo e pelo sistema de gestão da continuidade da aeronavegabilidade, o disposto no Regulamento do INAC, I. P., n.º 831/2010, de 29 de outubro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 216, de 8 de novembro de 2010.»

10 de dezembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Luis Miguel Pereira Trindade Santos*.

206679126

**Deliberação (extrato) n.º 153/2013****Período experimental**

Por deliberação do Conselho Diretivo do INAC, I. P., de 28.11.2012, torna-se público que, nos termos do n.º 6 do artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, conjugado com os n.º 2 do artigo 73.º, n.º 1 do artigo 75.º e alínea c) do artigo 76.º da Lei n.º 59/2008, de 11 de setembro, em conjugação com a cláusula 6.ª do acordo Coletivo de Trabalho n.º 1/2009, de 24 de setembro, e do Regulamento de Extensão n.º 1-A/2010, de 1 de março, a trabalhadora abaixo identificada, concluiu com sucesso, o período experimental, na sequência da celebração com este Instituto, de contrato de trabalho em funções públicas por tempo indeterminado:

Maria Madalena Rodrigues de Oliveira Paixão — 17 valores.

12 de dezembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Luis Trindade Santos*.

206679134

**Despacho n.º 1222/2013**

A AIR NIMBUS — Operações Aéreas, S. A., com sede no Centro de Comércio e Serviços, Edifício E, Escritório 4, Estrada de Paços de Arcos, Concelho de Sintra, é titular de uma Licença de Transporte Aéreo que lhe foi concedida pelo Despacho n.º 5387/2009, de 29 de janeiro de 2009, publicado na 2.ª série do *Diário da República* n.º 33, de 17 de fevereiro de 2009, e alterada pelo Despacho n.º 9076/2011, de 27 de maio de 2011, publicado no D.R., 2.ª série, n.º 135, de 15 de julho de 2011.

Tendo a referida empresa requerido a alteração da licença e, estando cumpridos todos os requisitos exigíveis para o efeito, determino, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, de 24 de setembro e do Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de janeiro, e no uso das competências delegadas pelo Conselho Diretivo do INAC, I. P., o seguinte:

1 — É alterada a alínea c) da Licença de Transporte Aéreo da empresa AIR NIMBUS — Operações Aéreas, S. A., que passa a ter a seguinte redação:

Uma aeronave de massa máxima à descolagem não superior a 4.000 kg e capacidade de transporte até 4 passageiros;

Uma aeronave de massa máxima à descolagem não superior a 10.000 kg e capacidade de transporte até 12 passageiros.

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

3 — É republicado, em anexo, o texto integral da licença, tal como resulta das referidas alterações.

10 de janeiro de 2013. — O Vice-Presidente, *Paulo Alexandre Soares*.

**ANEXO**

1 — A Sociedade AIR NIMBUS — Operações Aéreas, S. A., com sede no Centro de Comércio e Serviços, Edifício E, Escritório 4, Estrada de Paços de Arcos, Concelho de Sintra, é titular de uma licença para o exercício da atividade de transporte aéreo, nos seguintes termos:

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

Uma aeronave de massa máxima à descolagem não superior a 4.000 kg e capacidade de transporte até 4 passageiros;

Uma aeronave de massa máxima à descolagem não superior a 10.000 kg e capacidade de transporte até 12 passageiros.

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

206677417

**Regulamento n.º 36/2013****Define as especificações dos elementos a incluir no Manual de Aeródromo**

O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, fixou as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabeleceu os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas.

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 9.º do diploma anteriormente mencionado a emissão do certificado de aeródromo depende, entre outros, da existência de um manual de aeródromo aprovado pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.). Por sua vez, o n.º 1 do artigo 8.º refere os diversos elementos que o manual deve conter, prevenindo-se no n.º 2 que tais elementos sejam especificados em regulamentação complementar do INAC, I. P.

Face ao exposto, o presente regulamento visa materializar tal regulamentação complementar, contribuindo assim para a padronização da informação que o Manual de Aeródromo deve abranger.

O presente regulamento foi objeto de apreciação pública, tendo sido ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses, os diretores e os operadores dos aeródromos certificados, nos termos dos artigos 117.º e 118.º do Código do Procedimento Administrativo.

Assim, o Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril, por deliberação de 19 de março de 2012, aprova o seguinte regulamento:

**CAPÍTULO I****Disposições gerais****Artigo 1.º****Objeto**

O presente regulamento define as especificações dos elementos a incluir no manual de aeródromo.

**Artigo 2.º****Âmbito de aplicação**

O presente regulamento aplica-se à elaboração e aprovação do manual de aeródromo previsto no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º do Decreto-

-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio.

### Artigo 3.º

#### Definições e abreviaturas

Para efeitos do presente regulamento, adotam-se as definições e abreviaturas constantes do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, bem como as seguintes:

- a) «ACN» (Aircraft classification number), número de classificação de Aeronave;
- b) «A-PAPI» (Abbreviated Precision Approach Path Indicator), sistema PAPI abreviado;
- c) «AT-VASIS» (Abbreviated T-VASIS), sistema T-VASIS abreviado;
- d) «HAPI» (Helicopter Approach Path Indicator), indicador da ladeira de aproximação para helicópteros;
- e) «INAC, I. P.», o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;
- f) «MA», o Manual de aeródromo;
- g) «Manual VFR», publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado Português, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, destinada à navegação aérea segundo as regras de voo visual;
- h) «PAPI» (Precision Approach Path Indicator), indicador de precisão da ladeira de aproximação;
- i) «PEA», o Plano de Emergência do Aeródromo;
- j) «PCN» (Pavement classification number), número de classificação de pavimento;
- k) «SMS» (Safety Management System), o Sistema de Gestão de Segurança Operacional;
- l) «VOR» (Very high frequency Omnidirectional Radio range), farol omnidirecional em muito alta frequência;
- m) «T-VASIS» (T-Visual Approach Slope Indicator System), sistema visual indicador da ladeira de aproximação em forma de T.

## CAPÍTULO II

### Organização do Manual

#### Artigo 4.º

##### Formato do Manual

- 1 — O MA pode ser integralmente elaborado e entregue ao INAC, I. P. em formato digital.
- 2 — O PEA constitui parte integrante do MA, devendo ser entregue ao INAC, I. P. em formato digital e em volume separado do manual, constituindo um apêndice ao mesmo.
- 3 — O MA deve ser organizado por temas, seguindo, preferencialmente, a ordem com que são abordados no presente regulamento.
- 4 — O MA deve possuir um registo de páginas efetivas, emendas e alterações, assim como um índice e um glossário de todas as siglas e abreviaturas usadas no mesmo.
- 5 — Todas as páginas do MA devem conter, em cabeçalho ou rodapé, o número de página, o número da revisão e a respetiva data.
- 6 — Além da informação referida no número anterior, cada página pode conter, em cabeçalho ou rodapé, o logótipo do aeródromo ou do operador, o número e título do capítulo, parte ou apêndice, bem como as identificações do autor, do revisor e de quem aprova, e ainda qualquer outra informação que o operador entenda relevante.

#### Artigo 5.º

##### Localização do Manual

- 1 — O operador de aeródromo deve manter no mesmo um exemplar impresso do MA.
- 2 — O exemplar referido no número anterior é autenticado pelo operador de aeródromo, contendo obrigatoriamente a referência da aprovação pelo INAC, I. P.
- 3 — O exemplar referido no n.º 1 deve estar acessível para consulta pelas entidades que, por força das suas atribuições legais ou contratuais, tenham algum tipo de relação com o aeródromo, bem como pelo pessoal do INAC, I. P. devidamente identificado ou credenciado.

## CAPÍTULO III

### Conteúdo do Manual

#### SECÇÃO I

##### Informação Geral

#### Artigo 6.º

##### Generalidades

- 1 — O MA deve incluir as seguintes informações de carácter geral:
  - a) Finalidade e âmbito do manual, mencionando a legislação aplicável e com indicação dos seguintes setores nele incluídos:
    - i) Operacionais;
    - ii) Administrativos;
    - iii) Segurança contra atos ilícitos;
    - iv) Outros, quando aplicáveis.

- b) Referência à classificação atribuída ou a atribuir ao aeródromo, bem como ao código de referência;
- c) Condições de utilização, consistindo numa declaração indicando as condições gerais de utilização do aeródromo, incluindo, no caso de aeródromos de uso público, o princípio de não discriminação dos utilizadores, garantindo a todos as mesmas condições;
- d) Estrutura organizacional do aeródromo, contendo a descrição detalhada da estrutura organizacional do aeródromo, com indicação do responsável máximo do operador de aeródromo e respetivo organigrama, com especial relevância às entidades com funções diretamente relacionadas com a segurança operacional, indicando os nomes e funções do pessoal essencial, bem como as suas responsabilidades, incluindo ainda o nome do diretor do aeródromo e do seu substituto nas suas ausências, com referência às competências eventualmente delegadas e respetivos contactos;
- e) Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo ou de Informação de Tráfego de Aeródromo, com referência à existência de tais serviços, nome e contacto do respetivo responsável e caracterização desse serviço, do espaço aéreo envolvente e do sistema de comunicações e de ajudas rádio relevantes;
- f) Serviços de Fronteiras, com referência à existência de tal serviço, designadamente de controlo documental de passageiros e tripulantes, controlo aduaneiro e controlo sanitário e fitossanitário;
- g) Serviço de Informação Aeronáutica, incluindo os procedimentos para a divulgação da informação e as formas de acesso a serviços de informação pré-voos, com referência à existência de:
  - i) Um Serviço de Informação Aeronáutica de Aeródromo certificado, ou
  - ii) Um serviço que disponibilize a informação aeronáutica publicada, ou
  - iii) Equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a informação aeronáutica pertinente, com uma breve caracterização dos mesmos;
- h) Serviço de Meteorologia, consistindo na referência à existência de tais serviços, nome e contacto do responsável, bem como a caracterização desse mesmo serviço;
- i) Serviços de segurança contra atos ilícitos, referindo a existência de serviço ou serviços responsáveis pela proteção da aviação civil contra atos ilícitos, nomes e contactos dos responsáveis e caracterização desses serviços;
- j) SMS, especificando o sistema de gestão de segurança operacional adotado, de forma a assegurar o cumprimento de todos os requisitos de segurança operacional e conseguir o melhoramento contínuo da segurança operacional, cujas características essenciais constam do anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante;
- k) Sistema de registo, consistindo na descrição do sistema de registo de movimentos de aeronaves, devendo, no caso dos aeródromos controlados, ser permitido o registo e alteração de dados dos movimentos, incluindo as horas a que se realizaram, a inserção de voos não pré-programados no horário diário, o acompanhamento do progresso dos voos e registo de informações enviadas pelos operadores e, quando aplicável, a indicação da ocupação de infraestruturas, posições de estacionamento, tapetes, portas de embarque ou balcões de atendimento (check-in).

2 — Nos casos em que um ou mais serviços dos referidos nas alíneas e) a i) do número anterior sejam prestados por terceiros, o MA deve incluir um documento comprovativo de que a relação do aeródromo com as entidades prestadoras de tais serviços encontra-se formalmente estabelecida.

3 — O processo completo relativo à formalização da prestação de serviços a que se refere o número anterior deve ser anexado ao respetivo documento comprovativo ou ao MA, sendo igualmente admissível apenas uma referência no manual indicando onde é que o processo se encontra disponível para eventual consulta pelas entidades com legitimidade para tal.

## SECÇÃO II

### Informação de cadastro

#### Artigo 7.º

##### Descrição geográfica e registo de propriedade

Devem constar do MA os seguintes elementos relativos à descrição geográfica e ao registo de propriedade:

- a) Nome do aeródromo;
- b) Descrição da localização geográfica do aeródromo, incluindo plantas do aeródromo com indicação das instalações e equipamentos, a localização de cada manga de vento, zonas limítrofes e envolventes do aeródromo, com indicação da localidade mais próxima e de quaisquer instalações e equipamentos localizados fora dos limites do aeródromo;
- c) Dados relativos ao registo de propriedade do aeródromo, terrenos onde se encontra localizado e especificidades inerentes a essa titularidade.

## SECÇÃO III

### Informação aeronáutica

#### Artigo 8.º

##### Informação divulgada através do AIS

1 — Nos casos em que a informação relativa ao aeródromo já conste da AIP ou do Manual VFR, o MA pode efetuar apenas uma remissão para os documentos referidos.

2 — Para os casos não incluídos no número anterior, aplica-se toda a informação constante do Capítulo 2 do Anexo 14, Volumes I ou II, e do Anexo 15 à Convenção de Chicago, cuja descrição consta do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

## SECÇÃO IV

### Procedimentos e medidas de segurança operacional

#### Artigo 9.º

##### Sistema de registos

O MA deve especificar os procedimentos para relatar quaisquer alterações à informação do aeródromo, constante das publicações de informação aeronáutica, assim como procedimentos para requerer a publicação de NOTAM, incluindo:

- a) Procedimentos para notificar quaisquer alterações ao INAC, I. P. e registo da declaração das alterações durante e fora do horário de funcionamento do aeródromo;
- b) Nomes e cargos dos responsáveis pela notificação das alterações, e respetivos números de telefone para contacto durante e fora do horário de funcionamento do aeródromo;
- c) Moradas e números de telefone, disponibilizados pelo INAC, I. P., para onde as alterações devem ser notificadas.

#### Artigo 10.º

##### Acessos à área de movimentos

O MA especifica os procedimentos desenvolvidos que devem ser seguidos em coordenação com o agente responsável, de forma a prevenir a interferência ilícita na aviação civil no aeródromo, bem como as entradas não autorizadas de pessoas, veículos, equipamento, animais ou outras na área de movimento, incluindo o seguinte:

- a) Função do operador do aeródromo, do operador da aeronave, dos operadores fixos no aeródromo, da entidade responsável pela segurança no aeródromo, da autoridade de aviação civil e de outros departamentos governamentais, conforme aplicável;
- b) Nomes e cargos do pessoal responsável pelo controlo do acesso ao aeródromo, e respetivos números de telefone para contacto durante e fora do período normal de trabalho.

#### Artigo 11.º

##### Plano de emergência do aeródromo

1 — Para os aeródromos das classes I e II das categorias 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios, o PEA, a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º, deve ser elaborado em conformidade com o disposto no Anexo III ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

2 — O PEA para aeródromos das classes III e IV e das classes I ou II de categoria 4 ou superior de Salvamento e Luta Contra Incêndios deve ser elaborado de acordo com o seguinte documento da Organização da Aviação Civil Internacional: Doc 9137-AN/898 (Airport Services Manual), Part 7 (Airport Emergency Planning).

#### Artigo 12.º

##### Salvamento e luta contra incêndios

No âmbito do salvamento e luta contra incêndios o MA deve especificar as instalações, equipamento, pessoal e procedimentos existentes, de forma a satisfazer os requisitos aplicáveis a tais operações, incluindo o seguinte:

- a) Os critérios de dimensionamento dos recursos humanos e materiais a afetar;
- b) Os recursos humanos e materiais disponíveis;
- c) Os nomes e cargos dos responsáveis;
- d) Os programas de manutenção do equipamento.

#### Artigo 13.º

##### Inspeção à área de movimento e superfícies livres de obstáculos

O MA deve especificar os procedimentos para inspeção da área de movimento do aeródromo e das superfícies limitativas de obstáculos, incluindo o seguinte:

- a) Procedimentos para inspeções regulares, periódicas e não programadas, incluindo verificação do coeficiente de atrito da pista e medidas de acumulação de água na pista e nos caminhos de circulação, durante os horários normais de funcionamento do aeródromo, bem como fora desses mesmos horários, quando aplicável;
- b) Procedimentos e meios de comunicação com o serviço de tráfego aéreo ou de informação de voo, caso existam, durante uma inspeção;
- c) Procedimentos para manter um registo de inspeções efetuadas e localização desse registo;
- d) Detalhes dos intervalos entre inspeções e regularidade com que são efetuadas;
- e) Lista de verificação para essas inspeções;
- f) Procedimentos para reportar os resultados das inspeções e ações de acompanhamento dos resultados, para garantir a correção de situações irregulares ou inseguras;
- g) Nomes e funções dos responsáveis pelas inspeções, bem como os respetivos números de telefone para contacto durante e fora do período normal de trabalho.

#### Artigo 14.º

##### Ajudas visuais luminosas e sistemas elétricos

O MA deve especificar os procedimentos para a inspeção, manutenção e testes da iluminação aeronáutica, envolvendo a iluminação de obstáculos, bem como de sinais, marcas e sistemas elétricos do aeródromo, incluindo o seguinte:

- a) Procedimentos para inspeção durante e fora do horário de funcionamento do aeródromo, e a lista de verificações para essas inspeções;
- b) Procedimentos para registar o resultado das inspeções e as ações seguidas para corrigir deficiências;
- c) Procedimentos para manutenção de rotina e manutenção de emergência;
- d) Procedimentos para sistemas auxiliares secundários de fornecimento de energia, se existirem e, se aplicável, os detalhes de outros métodos para obviar a uma rutura total ou parcial do sistema;
- e) Nomes e funções dos responsáveis pela inspeção e manutenção da iluminação, bem como os respetivos números de telefone para contacto permanente.

#### Artigo 15.º

##### Manutenção da área de movimento

O MA deve especificar as instalações e procedimentos para a manutenção da área de movimento, preventiva e corretiva, incluindo:

- a) Procedimentos para manutenção das áreas pavimentadas;
- b) Procedimentos para manutenção de pistas e caminhos de circulação não pavimentados;

- c) Procedimentos para manutenção das faixas de pista e dos caminhos de circulação;
- d) Procedimentos para manutenção do sistema de drenagem do aeródromo.

#### Artigo 16.º

##### Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo

O MA deve especificar os procedimentos necessários para planear e efetuar obras e trabalhos de manutenção de forma segura, incluindo os que careçam de ser executados com caráter de urgência, na área de movimento ou na proximidade da área de movimento, e que possam perfurar as superfícies limitativas de obstáculos, compreendendo o seguinte:

- a) Procedimentos para comunicar com os serviços de tráfego aéreo ou de informação de voo durante a execução dos trabalhos;
- b) Nomes, números de telefone e funções das pessoas e organizações responsáveis pelo planeamento e execução dos trabalhos, assim como procedimentos para contactar tais pessoas e organizações a qualquer momento;
- c) Nomes e números de telefone, durante e fora das horas de expediente, dos operadores com base fixa no aeródromo e operadores de aeronaves que devam ser notificados dos trabalhos;
- d) Lista de distribuição de planos de trabalho;
- e) Normas de segurança a cumprir no decurso dos trabalhos;
- f) Sinalização da área de trabalhos.

#### Artigo 17.º

##### Gestão da placa

O MA deve especificar os procedimentos de gestão da placa de estacionamento, incluindo o seguinte:

- a) Procedimentos de coordenação entre os serviços de tráfego aéreo e os responsáveis pela gestão da placa;
- b) Procedimentos para atribuição de posições de estacionamento na placa;
- c) Procedimentos para lançamento de motor e reboque (*push-back*) em segurança;
- d) Serviços de sinalização (*marshalling*);
- e) Serviços de guiamento de aeronaves por viaturas (*Follow-me*).

#### Artigo 18.º

##### Gestão da segurança operacional da placa

O MA deve especificar os procedimentos para assegurar a segurança operacional na placa, incluindo o seguinte:

- a) Proteção contra o sopro de jato das aeronaves (*jet blast* e sucção);
- b) Aplicação das precauções de segurança durante as operações de reabastecimento das aeronaves;
- c) Limpeza da placa;
- d) Lavagem da placa;
- e) Procedimentos para reportar incidentes e acidentes na placa de estacionamento;
- f) Procedimento para auditar o cumprimento das regras de segurança por parte de todo o pessoal a trabalhar na placa.

#### Artigo 19.º

##### Controlo de veículos no lado ar

O MA deve especificar os procedimentos para controlo de veículos à superfície que operem na área de movimento ou nas zonas circundantes à área de movimento, incluindo o seguinte:

- a) Detalhes das normas de circulação aplicadas, incluindo limites de velocidade e meios para garantir o cumprimento das regras;
- b) Método de emissão de licenças ou outro título de autorização de condução para operar veículos na área de movimento;
- c) Normas específicas de segurança na operação quando haja proximidade de aeronaves;
- d) Segurança no abastecimento de combustíveis a aeronaves.

#### Artigo 20.º

##### Gestão de riscos de intrusão de vida animal

O MA deve especificar os procedimentos para lidar com o risco associado às operações com aeronaves, na presença de aves ou mamíferos no circuito de voo da aeronave ou na área de movimento, incluindo o seguinte:

- a) Procedimentos para determinar os riscos induzidos pela presença de animais;

- b) Procedimentos para implementar programas de controlo da vida animal;

- c) Procedimentos para minorar a interferência da vida animal nas operações, incluindo técnicas de dispersão;

- d) Procedimentos para notificação de colisão de aeronave com vida animal;

- e) Nomes e funções dos responsáveis pelo controlo dos riscos induzidos pela presença de animais, e respetivos números de telefone para contacto durante e fora do período normal de trabalho.

#### Artigo 21.º

##### Controlo de obstáculos

O MA deve conter especificações que determinem os procedimentos para:

- a) Monitorização das superfícies limitativas de obstáculos e das cartas tipo A para obstáculos na superfície de descolagem;

- b) Controlo de obstáculos sujeitos à autoridade do operador, tais como os originados por obras no aeródromo e procedimentos para a respetiva sinalização e divulgação;

- c) Monitorização da altura das construções ou de estruturas localizadas no interior dos limites das superfícies limitativas de obstáculos;

- d) Controlo de novos empreendimentos nas zonas confinantes com o aeródromo;

- e) Notificação ao INAC, I. P. da natureza e localização de obstáculos e subsequente criação ou remoção de obstáculos, conforme o caso, incluindo emissões de NOTAM e emendas às publicações de informação aeronáutica.

#### Artigo 22.º

##### Remoção de aeronaves

1 — O MA deve especificar os procedimentos de remoção de aeronaves imobilizadas na área de movimento ou em zonas adjacentes à área de movimento, incluindo o seguinte:

- a) Competências e funções do operador do aeródromo e do proprietário constante do registo de propriedade da aeronave;

- b) Procedimentos para notificar o proprietário constante do registo de propriedade da aeronave;

- c) Procedimentos para mediar o contacto com os serviços de tráfego aéreo;

- d) Procedimentos para obtenção do equipamento e pessoal necessário à remoção da aeronave imobilizada;

- e) Nomes, funções e números de telefone dos responsáveis pela remoção da aeronave imobilizada.

2 — Se o plano ou procedimento de remoção de aeronaves constituir um documento independente, o mesmo pode ser incluído no MA como anexo, em substituição do referido nas alíneas a) a e).

#### Artigo 23.º

##### Manuseamento e armazenamento de matérias perigosas

1 — O MA deve especificar os procedimentos para o armazenamento e manuseamento seguro de matérias perigosas no aeródromo, incluindo o seguinte:

- a) Procedimentos para preparação de áreas específicas para armazenamento de líquidos inflamáveis, incluindo combustível destinado às aeronaves, e quaisquer outras matérias perigosas;

- b) O método a ser seguido na receção, armazenamento, distribuição e manuseamento de matérias perigosas.

2 — As matérias perigosas compreendem líquidos e sólidos inflamáveis, líquidos corrosivos, gases comprimidos e materiais magnetizados ou radioativos.

3 — Os procedimentos para fazer face a derrames acidentais de matérias perigosas devem ser incluídos no PEA.

#### Artigo 24.º

##### Operações com baixa visibilidade

O MA deve especificar os procedimentos a introduzir em operações com baixa visibilidade, incluindo a medição e divulgação do alcance visual da pista, como e quando requerido, e os nomes e números de telefone, para contacto durante e fora do período normal de trabalho, das pessoas responsáveis pela medição do alcance visual da pista.

## Artigo 25.º

**Proteção das instalações de radar, ajudas rádio, telecomunicações e respetivas servidões**

1 — O MA deve especificar os procedimentos para proteção dos locais onde se encontram os radares e as ajudas de navegação por rádio, de forma a assegurar que o seu funcionamento não seja degradado, incluindo o seguinte:

- a) Procedimentos para o controlo de atividades nas imediações do radar e das instalações de apoio à navegação;
- b) Procedimentos para a manutenção do solo nas imediações dessas instalações;
- c) Procedimentos para o fornecimento e instalação de sinalização que notifique a presença de perigos de radiação de micro-ondas.

2 — Nos casos em que as instalações de radar, ajudas rádio e telecomunicações são da competência de outra entidade, o operador de aeródromo deve especificar apenas os procedimentos para garantir a compatibilização das construções e atividades realizadas no aeródromo com as servidões aplicáveis a essas mesmas instalações.

## Artigo 26.º

**Encerramento do aeródromo**

O MA deve especificar os procedimentos para impedir a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo esteja encerrado, incluindo a descrição dos meios existentes para o efeito.

## CAPÍTULO IV

**Seguros, derrogações e informação adicional**

## Artigo 27.º

**Seguro de responsabilidade civil**

O MA deve conter uma cópia do seguro obrigatório de responsabilidade civil válido, devendo o operador dar conhecimento ao INAC, I. P. de quaisquer alterações que tenham ocorrido após a entrega do manual.

## Artigo 28.º

**Derrogações**

1 — Sempre que se verificar o não cumprimento dos requisitos legais e gerais estabelecidos na legislação aplicável, mas que foram objeto de isenção ou derrogação por parte do INAC, I. P., deve tal facto ser referido no MA.

2 — Desde que devidamente justificado pelo operador de aeródromo, em função da classe do mesmo, e aceite pelo INAC, I. P., em sede de aprovação do MA, admite-se a não inclusão de alguns dos elementos constantes do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, no respetivo manual.

3 — Para os aeródromos cuja área de movimento se situe na água, a aplicação do disposto nos artigos 7.º, 10.º, 12.º a 14.º e 16.º a 26.º deve ser efetuada com as necessárias adaptações, admitindo-se, desde que devidamente justificado, a não inclusão no MA de algumas das especificações referidas nos artigos mencionados.

4 — O disposto no artigo 15.º não se aplica aos aeródromos cuja área de movimento se situe na água.

5 — No caso dos heliportos, o MA deve ser adaptado às características particulares deste tipo de aeródromos, podendo, desde que devidamente justificado, não incluir algumas das matérias constantes do presente regulamento.

## Artigo 29.º

**Informação adicional**

O operador deve incluir no MA quaisquer outras informações ou procedimentos que caracterizem o aeródromo e a sua operação, ou que possam contribuir para a segurança e normal funcionamento do aeródromo.

## CAPÍTULO V

**Disposição final**

## Artigo 30.º

**Entrada em vigor**

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

19 de março de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Luis Miguel Pereira Trindade Santos*.

## ANEXO I

**Sistema de Gestão de Segurança Operacional**

[a que se refere a alínea j) do n.º 1 do artigo 6.º]

1 — O SMS deve ter como finalidade o estabelecimento de uma verdadeira cultura de segurança operacional e de melhoria contínua.

2 — O SMS pode constituir um volume separado do MA, devendo compreender:

a) A política de segurança e o seu relacionamento com o processo operacional e de manutenção;

b) A estrutura ou organização do SMS, incluindo o pessoal responsável e a atribuição de competências e responsabilidades individuais e de grupo para questões de segurança;

c) A estratégia e o planeamento do SMS, tais como o estabelecimento de objetivos de segurança, atribuindo prioridades para a implementação de iniciativas de segurança, estabelecendo um enquadramento de controlo de riscos, de forma a estes serem minimizados tanto quanto razoável e praticável, e considerando sempre os requisitos da regulamentação nacional;

d) A forma de implementação do SMS, incluindo instalações, métodos e procedimentos para a comunicação efetiva de mensagens de segurança e para a aplicação dos requisitos de segurança;

e) Um sistema para implementação e ação sobre áreas críticas de segurança (programa de medidas de segurança);

f) Medidas para a promoção da segurança e prevenção de acidentes, englobando um sistema para controlo de riscos que envolva a análise e a forma de lidar com acidentes, incidentes, reclamações, defeitos e falhas, e a continuidade da monitorização da segurança;

g) O sistema de auditoria e de revisão (internas) do sistema de segurança, detalhando os sistemas e programas para controlo da qualidade da segurança;

h) O sistema de registos de todas as instalações no aeródromo relacionadas com a segurança, bem como os registos operacionais e de manutenção do aeródromo, incluindo informação sobre o projeto e construção dos pavimentos para aeronaves e a iluminação do aeródromo. O sistema deve permitir a fácil recolha de registos;

i) As competências e os programas de treino do pessoal, incluindo a revisão e avaliação da adequação do treino do pessoal em cargos relacionados com a segurança e do sistema de certificação para avaliação das suas competências;

j) A incorporação e aplicação de cláusulas de contrato relacionadas com segurança nos trabalhos de construção no aeródromo.

## ANEXO II

**Informação divulgada através do AIS**

(a que se refere o n.º 2 do artigo 8.º)

1 — Nome (denominação do aeródromo), localização do aeródromo, coordenadas geográficas do ponto de referência do aeródromo (ARP) determinadas nos termos do Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS 84), elevação (elevação e ondulação geóide do aeródromo, elevação de cada soleira e ondulação geóide, a elevação do fim da pista e quaisquer pontos significativos que existam ao longo da pista, e a elevação mais alta da zona de aterragem de uma pista de aproximação de precisão), temperatura de referência, detalhes do farol rotativo (*beacon*) e identificação do operador de aeródromo (nome do operador de aeródromo, endereço e números de telefone onde o representante designado do operador de aeródromo possa ser contactado a qualquer hora).

2 — Dimensões do aeródromo e informação relacionada, incluindo:

a) Caracterização da pista: rumo verdadeiro, número de designação, comprimento, largura, localização de soleira deslocada, quando exista, inclinação, tipo de superfície, tipo de operação (VFR, IFR com instru-

mentos de não-precisão ou de precisão, e categorias I, II ou III) e, para uma pista de aproximação de precisão, a existência de uma zona livre de obstáculos (OFZ);

b) Comprimento, largura e tipo de superfície da faixa ou da área de segurança (nos heliportos), áreas de segurança nas extremidades da pista (RESA) e áreas de paragem (stopways);

c) Comprimento, largura e tipo de superfície dos caminhos de circulação (taxiways);

d) Tipo de superfície da placa de estacionamento (Apron) e das posições de estacionamento das aeronaves (aircraft stands);

e) Comprimento e caracterização do solo na área livre de obstáculos (clearway);

f) Ajudas visuais para os procedimentos de aproximação, nomeadamente sistema de luzes de aproximação e sistema indicador da inclinação para aproximações visuais (PAPI, A-PAPI, HAPI, T-VASIS, AT-VASIS), marcação e iluminação de pista, caminhos de circulação, outras orientações visuais e ajudas de controlo em caminhos de circulação (incluindo posições de espera na pista, posições de espera intermédia, interseção de caminhos de circulação e barras de paragem) e placa de estacionamento, com localização e tipo de sistema visual de orientação para estacionamento de aeronaves (visual docking system);

g) Disponibilidade de energia de reserva para a iluminação;

h) Localização e frequência-rádio dos pontos de verificação VOR do aeródromo;

i) Localização e designação de rotas padrão de circulação de aeronaves no solo (standard taxi route);

j) Coordenadas geográficas no sistema WGS84, de cada soleira;

k) Coordenadas geográficas no sistema WGS84, dos pontos notáveis do eixo dos caminhos de circulação (taxilane);

l) Coordenadas geográficas no sistema WGS84, de cada estacionamento de aeronaves (stand);

m) Coordenadas geográficas no sistema WGS84 e elevação máxima de obstáculos significantes nas áreas de aproximação e descolagem, nas áreas de circuito de tráfego circundante e nas imediações do aeródromo (esta informação pode ser apresentada sob a forma de cartas, nomeadamente as requeridas para a preparação de publicações de informação aeronáutica);

n) Caracterização do pavimento e sua resistência em função do PCN (obtido de acordo com o sistema de classificação ACN — PCN);

o) Identificação de um ou mais locais de verificação pré-voos do altímetro na placa de estacionamento e a sua elevação;

p) Distâncias declaradas: distância disponível para corrida de descolagem (TORA), distância disponível para descolagem (TODA), distância disponível para aceleração—paragem (ASDA), distância disponível para aterragem (LDA), e, apenas para os heliportos, distância necessária para a interrupção da manobra de descolagem (RTODAH);

q) Extratos do plano de remoção de aeronaves imobilizadas: números de telefone, telex e fax e endereços eletrónicos do responsável, no aeródromo, pela remoção de aeronaves imobilizadas na área de movimento ou em local adjacente à mesma e informação sobre a capacidade de remover uma aeronave imobilizada em relação ao avião crítico que o aeródromo tem capacidade para remover;

r) Informação sobre salvamento e combate a incêndios: o nível de proteção disponível, expresso em termos de categoria de serviços de salvamento e combate a incêndios (que deve estar de acordo com o avião crítico estabelecido para o aeródromo), referência à existência de protocolos estabelecidos com corporações de bombeiros e, caso a categoria do aeródromo seja inferior ou igual a 2 e, tratando-se de heliportos, H1, H2 ou H3, o tipo e quantidade de agentes extintores normalmente disponíveis no aeródromo.

3 — Cartas aeronáuticas relativas à operação no aeródromo.

### ANEXO III

#### PEA dos aeródromos das classes I e II das categorias 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios

(a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º)

##### Artigo 1.º

##### Considerações gerais

1 — O PEA é um documento exclusivo para cada infraestrutura aeronáutica, sendo dimensionado considerando a atividade operacional específica da infraestrutura e as condições em que ela se desenvolve.

2 — A elaboração do PEA tem em consideração vários fatores, com destaque para as especificidades próprias de cada infraestrutura.

3 — O PEA é concebido com base em dois conceitos diferentes, em função das Classes de Aeródromo:

a) PEA para aeródromos de Classe I e II e Categoria 4 ou superior de Salvamento e Luta Contra Incêndios;

b) PEA para aeródromos de Classes III e IV.

c) PEA para aeródromos de Classe I e II e Categoria 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios.

4 — Os PEA referidos nas alíneas a) e b) do número anterior seguem a estrutura formal estabelecida pela OACI.

5 — A formatação dos PEA referidos na alínea c) do n.º 3 deve ser desenvolvida em conformidade com o disposto no presente anexo.

6 — As diferentes conceções dos PEA têm o objetivo de garantir o ajustamento dos procedimentos previstos no PEA às especificidades de operação, decorrentes da classificação das infraestruturas em diferentes classes.

7 — O PEA deve ser estruturado de forma a ser exequível e facilmente compreendido por todos os intervenientes na sua execução.

8 — A existência de uma estrutura formal do PEA pressupõe um planeamento que garanta o cumprimento dos requisitos fundamentais do PEA, nomeadamente, a eficiência, a estabilidade e o controlo.

9 — Existindo outras informações de relevo que permitam aperfeiçoar a qualidade do PEA, devem as mesmas ser inseridas no capítulo em que se enquadram.

10 — O modelo de PEA dos aeródromos de Classe I e II e Categoria 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios, cuja estrutura formal satisfaz os requisitos mínimos para a disponibilização da informação considerada pertinente num PEA, pode ser adaptado, no caso de não se moldar às necessidades específicas da infraestrutura, devendo os ajustamentos a introduzir ter em consideração as instruções estabelecidas.

11 — Qualquer aeródromo pode optar pela estrutura formal do PEA estabelecida pela OACI.

#### Artigo 2.º

##### Capa do PEA

1 — A capa do PEA é a folha de rosto do documento, tendo a finalidade de o identificar.

2 — Na capa do PEA deve constar o texto e a imagem que melhor caracterizam o documento, sendo obrigatório o seguinte:

- A identificação da Classe da infraestrutura;
- O nível dos Meios de Socorro disponibilizados regularmente pela infraestrutura;
- A identificação da Categoria de Salvamento e Luta Contra Incêndio da aeronave crítica da infraestrutura.

#### Artigo 3.º

##### Estrutura e conteúdo

Os restantes aspetos relativos à estrutura e ao conteúdo do PEA para os aeródromos das classes I e II e Categoria 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios, devem seguir o modelo disponibilizado no sítio da *internet* do INAC, I. P., sem prejuízo do disposto nos n.ºs 10 e 11 do artigo 1.º do presente anexo.

206678827

#### Regulamento n.º 37/2013

##### Aprova o Modelo do Certificado de Aeródromo

O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas.

Em conformidade com o n.º 1 do artigo 10.º do mencionado diploma “nenhum aeródromo pode estar aberto ao tráfego aéreo sem estar certificado nos termos do presente decreto-lei”. Ademais, nos termos do n.º 3 do mesmo artigo o modelo do certificado de aeródromo é aprovado em regulamentação complementar do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.).

Face ao exposto, importa definir o modelo do certificado de aeródromo, fazendo constar do mesmo os elementos constantes do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na redação atual, e tendo como base o Documento 9774 (*Manual on Certification of Aerodromes*) da Organização da Aviação Civil Internacional.