REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2020/2148 DA COMISSÃO

de 8 de outubro de 2020

que altera o Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que se refere à segurança da pista e aos dados aeronáuticos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]), nomeadamente o artigo 39.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão ([2]) estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos, incluindo a sua gestão, operação, certificação e supervisão.

(2) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 inclui requisitos gerais aplicáveis aos operadores de aeródromos no que diz respeito à gestão dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica. A fim de manter ou reforçar os atuais níveis de segurança das operações de aeródromo, os operadores de aeródromo deverão assegurar uma qualidade elevada dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica, como parte integrante da cadeia de dados aeronáuticos, desde a fonte dos dados até à sua prestação, para efeitos dos serviços de informação aeronáutica. Para esse efeito, os requisitos de qualidade dos dados devem continuar a ser preenchidos ao nível operacional, à semelhança dos requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços de navegação aérea ATM/ANS, nomeadamente em matéria de proteção de dados, catalogação de dados e intercâmbio de dados.

(3) A segurança da pista é uma das categorias de ocorrência de acidentes de alto risco identificadas pela Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»). Os acidentes relacionados com a segurança da pista são responsáveis pela maioria dos acidentes a nível mundial. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser alterado a fim de reduzir o número de acidentes relacionados com a segurança da pista e de incidentes graves que envolvam incursões na pista, mas igualmente outros eventos relacionados com a segurança da pista, como sejam a confusão de pistas, as colisões no solo e as saídas de pista.

(4) Os programas de formação e de verificação da proficiência, incluindo a formação inicial e contínua, para o pessoal operacional, devem ser harmonizados em todos os Estados-Membros, através do estabelecimento de requisitos de formação comuns que devem ser cumpridos pelos operadores dos aeródromos.

(5) Estes devem manter registos relativos ao percurso de formação, às licenças de condução, às autorizações dos veículos e à manutenção e proficiência linguística.

(6) O quadro normativo em vigor não inclui requisitos para a criação de NOTAM (Aviso à Navegação) pelo operador de aeródromo, o que conduziu a uma incerteza jurídica quanto ao momento, às razões e às condições relativamente à necessidade de um NOTAM por parte de um operador de aeródromo acerca de algo que possa afetar a segurança. Por conseguinte, a alteração deve completar o quadro normativo para a criação e publicação de NOTAM pelo operador de aeródromo, tendo em conta as disposições do anexo 15 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»).

([1]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

([2]) Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

(7) As investigações de acidentes indicam que as normas aplicáveis à avaliação e à comunicação das condições da superfície da pista não estão harmonizadas e demonstraram que este facto contribui de forma significativa para as saídas de pista, nomeadamente quando a pista se encontra molhada ou contaminada. Consequentemente, a OACI alterou uma série de normas e práticas recomendadas (SARP) em vários dos anexos da Convenção de Chicago e elaborou materiais de orientação exaustivos a fim de estabelecer um formato de comunicação harmonizado a nível mundial para a avaliação e a comunicação das condições da superfície da pista.

(8) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve, por conseguinte, ser alterado a fim de implementar as SARP da OACI aplicáveis à avaliação e à comunicação das condições da superfície da pista, incluindo o aditamento das definições dos novos termos.

(9) Para reduzir o risco de ocorrências causadas por expectativas na transferência de atividades operacionais, o pessoal do aeródromo deve receber informações atualizadas sobre a situação operacional no momento da transferência.

(10) Os objetos estranhos/fragmentos (FOD) nas áreas de manobra e na placa de estacionamento representam um risco de segurança significativo para as operações nos aeródromos. As medidas destinadas a atenuar eficazmente esse risco devem basear-se nas SARP e nos materiais de orientação da OACI, assim como nas práticas internacionalmente aceites.

(11) Os condutores de veículos, as condições destes últimos, assim como a sua adequação e, bem assim, o seu equipamento de comunicação e vigilância constituem igualmente fatores contribuintes para os eventos de segurança da pista e para os danos causados às aeronaves. As condições de autorização de condutores e veículos devem ser reforçadas e devem ser estabelecidas novas regras para a operação de veículos na área de movimento e noutras áreas operacionais do aeródromo.

(12) Com base nas recomendações de segurança e nas reações dos Estados-Membros e das partes interessadas, a Comissão identificou a necessidade de reforçar o conhecimento da situação entre os pilotos, o pessoal dos serviços de tráfego aéreo e os condutores de veículos quando operam na área de manobra, como medida para evitar incursões na pista. Por conseguinte, devem ser adotadas disposições para assegurar que a proficiência em língua inglesa dos condutores de veículos que operam na área de manobra do aeródromo corresponda a um nível operacional. Contudo, pode acontecer que, em alguns aeródromos, a utilização dessa língua não melhore necessariamente a segurança das operações na pista. Como tal, as autoridades competentes devem poder derrogar ao requisito de proficiência em língua inglesa, apoiadas por uma avaliação de segurança que abranja um ou vários aeródromos.

(13) O número de veículos num aeródromo deve limitar-se aos que são relevantes para garantir a segurança das operações. A fim de lidar com o problema da confusão relativa ao indicativo de chamada, esses veículos devem estar devidamente equipados, incluindo com rádio ou iluminação. Devem ser previstas exceções para os veículos que não cumpram as condições de operação, mas que precisem temporariamente de entrar e operar no aeródromo. A fim de assegurar a harmonização da legislação da União com as normas da OACI, as regras de trânsito aplicáveis ao aeródromo devem basear-se nos anexos 2 e 14 da Convenção de Chicago e no documento de orientação 4444 PANS-ATM da OACI.

(14) As investigações de acidentes e incidentes graves durante as operações de reboque de aeronaves indicam que a falta de conhecimento da situação, a insuficiência de autorizações das aeronaves ou uma iluminação inadequada da aeronave rebocada durante a noite constituem os fatores que contribuem para os danos causados às aeronaves. Por conseguinte, devem ser introduzidas medidas para melhorar a segurança durante a operação de reboque da aeronave, em termos de encaminhamento, orientação, iluminação, procedimentos de comunicação, coordenação dos diferentes intervenientes, assim como medidas específicas para fazer face a condições meteorológicas adversas.

(15) Devem ser estabelecidas regras para clarificar que objetos móveis, além dos veículos, devem ser iluminados num aeródromo. Tal inclui a eliminação de incoerências no que respeita às áreas do aeródromo onde se aplicam os requisitos de marcações e iluminação dos veículos.

(16) A fim de reforçar a segurança, a regularidade e a eficiência das operações, devem ser estabelecidos percursos de rolagem normalizados nos aeródromos. A operação dos transponders das aeronaves deve ser tida em conta se estes forem suportados pelo sistema de controlo e orientação do movimento de superfície de um aeródromo.

(17) As investigações de acidentes e incidentes de incursões na pista indicam deficiências nos procedimentos de comunicação entre os serviços de tráfego aéreo e os condutores de veículos, assim como peões desatentos. Por conseguinte, devem ser estabelecidos procedimentos coordenados de comunicação entre o operador de aeródromo e o órgão dos serviços de tráfego aéreo de forma a regular questões como as línguas utilizadas, as frequências, as operações de peões na área de manobra, a utilização de sinais e outros meios de comunicação em caso de falhas de comunicação. Estes procedimentos devem abranger a divulgação de informações significativas relacionadas com o aeródromo através de radiocomunicação.

(18) A fim de prevenir novas ocorrências causadas pela presença de peões na área de movimento, a entrada de pessoal não autorizado na área de manobra e noutras áreas de controlo deve ser proibida e devem ser tomadas medidas para assegurar o controlo dos movimentos de peões.

(19) O Regulamento (UE) n.º 139/2014 não prevê explicitamente para o operador de aeródromo obrigações relativas a operações em condições invernais. A fim de harmonizar a legislação da União com as normas da OACI dos anexos 14 e 15 da Convenção de Chicago, devem ser introduzidas as obrigações que afetam os aeródromos sujeitos a períodos de inverno prolongado com pistas cobertas de neve compactada ou de gelo. Essas obrigações devem basear-se nas práticas existentes após consulta dos fabricantes de aviões e da OACI.

(20) A fim de assegurar a harmonização da legislação da União com as normas da OACI, requer-se que o operador de aeródromo avalie a condição da superfície da pista e atribua um RWYCC (Código de Condição da Pista).

(21) O programa de manutenção de um aeródromo deve assegurar que as instalações, os sistemas, os veículos e o equipamento necessários para a operação do aeródromo não prejudicam a regularidade da segurança e a eficiência da navegação aérea. O programa de manutenção deve observar princípios relativos aos fatores humanos, em conformidade com o anexo 14 da Convenção de Chicago, e o operador de aeródromo deve dispor de meios para a execução eficaz do programa de manutenção.

(22) Os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 139/2014 no que se refere à manutenção do pavimento, especialmente no que se refere às características de atrito da superfície da pista, devem ser harmonizados com as normas da OACI, de maneira a atenuar o risco de saídas de pista, mas também o decorrente da presença de FOD.

(23) Com base nas disposições pertinentes do anexo 14 da Convenção de Chicago, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser complementado com requisitos melhorados sobre a manutenção do sistema de alimentação de energia do aeródromo e novos requisitos relativos à manutenção do sistema de iluminação do aeródromo. Além disso, devem ser incluídos requisitos específicos para a manutenção de painéis e marcações de aeródromo.

(24) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou um projeto de regras de execução que apresentou, juntamente com os pareceres n.º 02/2018 e n.º 03/2019, em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.

(25) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 deve ser alterado em conformidade.

(26) Considerando os efeitos do surto de COVID-19 sobre os recursos das autoridades competentes e dos operadores em causa, e a fim de lhes proporcionar uma ajuda imediata e de permitir uma preparação adequada, a aplicação dos requisitos relativos à notificação de contaminantes de superfície, das condições de superfície da pista e das operações em condições invernais deve ser prorrogada até 12 de agosto de 2021, e a aplicação das regras relativas ao sistema de gestão da qualidade até 27 de janeiro de 2022,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 139/2014

Os anexos I, III e IV do Regulamento (UE) n.º 139/2014 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Data de entrada em vigor e aplicação

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

O ponto 3, alíneas d), e), q) e r), do anexo do presente regulamento, bem como a secção ADR.OPS.A.057, alínea d), ponto 4, do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 139/2014 são aplicáveis a partir de 12 de agosto de 2021.

O ponto 2, alínea a), e o ponto 3, alíneas a) e b), do anexo, são aplicáveis a partir de 27 de janeiro de 2022.

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

Feito em Bruxelas, em 8 de outubro de 2020.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Os anexos I, III e IV do Regulamento (UE) n.º 139/2014 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) São aditados os pontos 6-A), 6-B) e 6-C) com a seguinte redação:

«6-A) "Circular de informação aeronáutica (AIC)", uma notificação contendo informações que não são elegíveis para um aviso à navegação (NOTAM) ou para serem incluídas na publicação de informação aeronáutica (AIP), mas que se prendem com tópicos de segurança de voo, navegação aérea, ou de natureza técnica, administrativa ou legislativa;

6-B) "Produto de informação aeronáutica", informações e dados aeronáuticos fornecidos sob a forma de conjuntos de dados digitais ou apresentados em formato normalizado em suporte de papel ou eletrónico. Os produtos de informação aeronáutica incluem o seguinte:

— AIP, incluindo alterações e suplementos,

— AIC,

— cartas aeronáuticas,

— NOTAM,

— conjuntos de dados digitais;

6-C) "Publicação de informação aeronáutica (AIP)", uma publicação editada por uma autoridade de um Estado-Membro, ou em parceria com esta, que contém informações aeronáuticas de caráter duradouro e essenciais à navegação aérea;»;

b) É aditado o ponto 15-A) com a seguinte redação:

«15-A) "Pista contaminada", uma pista cuja superfície (em zonas isoladas ou não), dentro do comprimento e da largura necessários, está coberta, numa parte significativa, por uma ou mais das substâncias enumeradas nos descritores das condições da superfície da pista;

c) É aditado o ponto 17-A) com a seguinte redação:

«17-A) "Conjunto de dados", uma recolha identificável de dados;»;

d) É aditado o ponto 18-A) com a seguinte redação:

«18-A) "Pista seca", no contexto das condições da pista, significa que a superfície da pista está isenta de humidade visível e que não está contaminada dentro da área em que se destina a ser utilizada;»;

e) É aditado o ponto 19-A) com a seguinte redação:

«19-A) "Objetos estranhos/fragmentos (FOD)", um objeto inanimado dentro da área de movimento sem função operacional ou aeronáutica e com potencial para constituir um perigo para a operação da aeronave;»;

f) São aditados os pontos 24-A) e 24-B) com a seguinte redação:

«24-A) "Fiabilidade do sistema de iluminação", a probabilidade de a instalação completa funcionar dentro das tolerâncias especificadas e de o sistema ser operacionalmente utilizável;

24-B) "Indicadores de localização", a última edição efetiva dos "indicadores de localização" (Doc. 7910), aprovada e publicada pela Organização da Aviação Civil Internacional;»;

g) São aditados os pontos 34-A) e 34-B) com a seguinte redação:

«34-A) "Aviso à Navegação (NOTAM)", um aviso distribuído por meios de telecomunicações com informações sobre a localização, condição ou alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal implicado nas operações de voo;

34-B) "Código NOTAM", o código constante da última edição efetiva dos "Procedimentos para serviços de navegação aérea — abreviaturas e códigos da OACI" (PANS-ABC - Doc 8400), aprovado e publicado pela Organização da Aviação Civil Internacional;»;

h) São aditados os pontos 38-A), 38-B), 38-C), 38-D), 38-E), 38-F), 38-G) e 38-H) com a seguinte redação:

"38-A) Matriz de avaliação do estado da pista (RCAM)", uma matriz que permite a avaliação do código de condição da pista (RWYCC) recorrendo a procedimentos associados, a partir de um conjunto de condições da superfície da pista observadas e um relatório-piloto da ação de travagem;

38-B) «Código de Condição da Pista (RWYCC)", um número a utilizar no relatório sobre o estado da pista (RCR), que descreve o efeito das condições da superfície da pista sobre o desempenho do avião em termos de desaceleração e controlo lateral;

38-C) "Relatório sobre o estado da pista (RCR)", um relatório exaustivo normalizado sobre as condições da superfície da pista e os seus efeitos sobre o desempenho à aterragem e à descolagem do avião, descritos por meio do códigos relativos às condições da pista;

38-D) "Área de segurança no fim da pista (RESA)", uma área simétrica em relação à linha central da pista e adjacente ao fim da faixa, destinada principalmente a reduzir o risco de danos para um avião em caso de aterragens antes da pista ou de transposição da mesma;

38-E) «Posição de espera na pista", posição designada destinada a proteger uma pista, uma superfície limitadora de obstáculos ou uma área sensível/crítica de um sistema de aterragem por instrumentos (ILS) ou de um sistema de aterragem por microondas (MLS), na qual as aeronaves em rolagem e os veículos têm de parar e esperar, salvo indicação em contrário da torre de controlo do aeródromo;

38-F) "Faixa de pista", uma área definida que inclui a pista e a área de paragem, se existente, destinada a:

a) reduzir o risco de danos causados à aeronave em caso de saída lateral da pista;

b) proteger as aeronaves que sobrevoem a pista durante operações de descolagem e aterragem;

38-G) "Condições da superfície da pista", uma descrição do estado da superfície da pista utilizada no RCR que constitui a base para a determinação do RWYCC para efeitos de desempenho do avião;»;

38-H) "Descritores das condições da superfície da pista", uma das substâncias seguintes presentes na superfície da pista:

a) neve compactada: neve que tenha sido compactada numa massa sólida de modo a que os pneus do avião, à pressão e à carga operacionais, deslizarão à superfície sem mais compactação ou remoção significativas da superfície;

b) neve seca: neve a partir da qual não é fácil fazer uma bola;

c) geada: cristais de gelo formados a partir da humidade volátil numa superfície cuja temperatura seja igual ou inferior ao ponto de congelação; a geada difere do gelo porque os seus cristais se reproduzem de forma autónoma e têm, por conseguinte, uma textura mais granulosa;

d) gelo: água congelada ou neve compactada transformada em gelo em condições frias e secas;

e) neve fundida: neve tão saturada de água que esta escorre por entre os dedos se empunhada ou espirra se a pisarmos firmemente;

f) águas paradas: águas com uma profundidade superior a 3 mm;

g) gelo molhado: gelo com água por cima ou gelo a derreter;

h) neve molhada: neve com água suficiente para fazer uma bola bem compactada e sólida, mas em que a água não escorra para fora;»

i) São aditados os pontos 41-A), 41-B) e 41-C) com a seguinte redação:

«41-A) "Pista molhada escorregadia", uma pista molhada cujas características de atrito da superfície numa parte significativa da pista tenham sido determinadas degradadas;

41-B) "SNOWTAM",

a) com efeitos a partir de 7 de janeiro de 2021 até 12 de agosto de 2021, série especial de NOTAM a notificar a presença ou a cessação de condições perigosas devido a neve, gelo, neve fundida ou águas paradas associadas a neve, neve fundida e gelo na área de movimento, através de um formato específico;

b) com efeitos a partir de 12 de agosto de 2021, uma série especial de NOTAM, num formato normalizado, que reportam um estado da superfície, notificando a presença ou a cessação de condições perigosas devido a neve, gelo, neve fundida, geada ou água associada com neve, neve fundida, gelo ou geada na área de movimento;

41-C) "Pista de inverno especialmente preparada", uma pista com uma superfície seca de neve ou gelo compactos, tratada com areia ou gravilha, ou tratada mecanicamente para melhorar o atrito da pista;»;

j) O ponto 47) passa a ter a seguinte redação:

«47) "Termos do certificado",

— indicadores de localização da OACI,

— condições para operar (VRF/IFR, dia/noite),

— operações do avião em pistas de inverno especialmente preparadas,

— pista,

— distâncias declaradas,

— tipos de pista e aproximações previstos,

— código de referência de aeródromo,

— âmbito das operações de aeronaves com a letra mais alta do código de referência de aeródromo,

— prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento (sim/não),

— nível de proteção para salvamento e combate a incêndios;»;

k) o ponto 48) passa a ter a seguinte redação:

«48) "Ajudas visuais", os indicadores e dispositivos de sinalização, marcações, luzes, painéis e marcadores ou combinações dos mesmos;»;

l) É aditado um ponto 49) com a seguinte redação:

«49) "Pista molhada", uma pista cuja superfície está coberta de humidade visível ou água até 3 mm inclusive na zona que se destina a ser utilizada;»;

2) O anexo III é alterado do seguinte modo:

a) A secção ADR.ºR.D.007 passa a ter a seguinte redação:

«**ADR.ºR.D.007 Gestão de dados aeronáuticos e de informações aeronáuticas**

a) Como parte do seu sistema de gestão, o operador do aeródromo deve aplicar e manter um sistema de gestão da qualidade que abranja as atividades seguintes;

1) as suas atividades relacionadas com o fornecimento de dados aeronáuticos;

2) as suas atividades relacionadas com o fornecimento de informações aeronáuticas.

b) Como parte do seu sistema de gestão, o operador do aeródromo deve definir um sistema de gestão da segurança para garantir a segurança dos dados operacionais que recebe, produz ou utiliza, de forma a que o acesso a esses dados operacionais seja restrito exclusivamente às pessoas autorizadas.

c) O sistema de gestão da segurança do operador do aeródromo deve definir os seguintes elementos:

1) os procedimentos relacionados com a avaliação e a atenuação dos riscos para a segurança dos dados, a monitorização e a melhoria da segurança, as revisões da segurança e a difusão de ensinamentos;

2) os meios para detetar falhas da segurança e alertar o pessoal através de avisos adequados;

3) os meios para circunscrever os efeitos de falhas na segurança e identificar ações de recuperação e procedimentos de atenuação dos riscos a fim de prevenir a repetição da ocorrência.

d) O operador de aeródromo deve assegurar a credenciação de segurança do seu pessoal no que respeita à segurança dos dados aeronáuticos.

e) O operador de aeródromo deve tomar as medidas necessárias para proteger os seus dados aeronáuticos contra as ameaças à cibersegurança.»;

b) A secção ADR.ºR.D.017 passa a ter a seguinte redação:

«**ADR.ºR.D.017 Programas de formação e de verificação da proficiência**

a) O operador do aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de formação para o pessoal envolvido na operação, manutenção e gestão do aeródromo, a fim de manter o nível de competências e a sua perceção das regras e procedimentos relevantes para a operação do aeródromo e a relação das suas funções e tarefas para a operação do aeródromo na sua globalidade.

b) A formação referida na alínea a) deve:

1) incluir a formação inicial, recorrente, de refrescamento e contínua;

2) ser apropriada às funções e tarefas do pessoal;

3) incluir os procedimentos e requisitos operacionais do aeródromo aplicáveis, assim como os respeitantes às regras de trânsito.

c) O operador de aeródromo deve certificar-se de que os demais funcionários, incluindo o pessoal de outras organizações que opera ou presta serviços no aeródromo, e a quem é permitido o acesso sem escolta à área de movimento e a outras áreas operacionais do aeródromo, é adequadamente formado e qualificado para tal acesso sem escolta.

d) A formação referida na alínea c) deve:

1) incluir a formação inicial, recorrente, de refrescamento e contínua;

2) incluir os procedimentos e requisitos operacionais do aeródromo aplicáveis, assim como os respeitantes às regras de trânsito.

e) O operador de aeródromo deve certificar-se de que o pessoal a que se referem as alíneas a) e c) completou com êxito a formação inicial necessária antes de lhe ser autorizado:

1) desempenhar as suas funções sem vigilância;

2) o acesso sem escolta à área de movimento e a outras áreas operacionais do aeródromo.

A formação inicial deve incluir uma formação teórica e prática com uma duração adequada e que inclua as avaliações da competência do pessoal na sequência da prestação da formação.

f) A fim de que possam continuar a desempenhar os seus deveres sem vigilância e que lhes seja autorizado o acesso sem escolta à área de movimento e a outras áreas operacionais do aeródromo, e exceto se especificado em contrário na presente parte e na parte ADR.OPS, o operador de aeródromo deve assegurar que o pessoal a que se referem as alíneas a) e c) recebeu formação sobre as regras e os procedimentos relevantes para a operação do aeródromo por ter completado com êxito:

1) formação recorrente, a intervalos que não excedam 24 meses desde a conclusão da sua formação inicial. Se a formação recorrente for feita nos últimos três meses civis do intervalo, o novo período de intervalo deve ser contado a partir da data de expiração do intervalo original;

2) formação de refrescamento, anterior ao desempenho das suas funções sem vigilância ou à autorização do acesso sem escolta à área de movimento ou a outra área operacional do aeródromo, sempre que estejam ausentes das suas funções por um período não inferior a três e não superior a 12 meses consecutivos. Em caso de ausência superior a 12 meses consecutivos, tal pessoal deve ser submetido a uma formação inicial em conformidade com o disposto na alínea c);

3) mais formação contínua devido a alterações no seu ambiente operacional ou nas tarefas atribuídas, consoante for necessário.

g) O operador de aeródromo deve estabelecer e implementar um programa de verificação da proficiência do pessoal a que se refere a alínea a), e garantir, relativamente ao pessoal referido na alínea c), que estes demonstraram as suas capacidades no exercício das suas funções, em conformidade com um programa de verificação da proficiência, a fim de assegurar:

1) a manutenção do seu nível de competências;

2) que têm conhecimento das regras e procedimentos pertinentes para as suas funções e tarefas.

Exceto especificação em contrário constante da presente parte e da parte ADR.OPS, o operador de aeródromo deve certificar-se de que as pessoas referidas nas alíneas a) e c) são submetidas a verificações de proficiência a intervalos não superiores a 24 meses desde a conclusão da sua formação inicial.

h) O operador do aeródromo deve assegurar que:

1) são empregados instrutores devidamente qualificados e experientes na formação e como assessores para as avaliações e as verificações da proficiência efetuadas;

2) são utilizadas instalações, meios e equipamento adequados para a prestação da formação e, sempre que for aplicável, na realização das verificações da proficiência.

i) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para a execução dos programas de formação e de verificação da proficiência e deve:

1) manter registos adequados da qualificação, formação e verificação da proficiência para provar o cumprimento do presente requisito;

2) disponibilizar esses registos ao seu pessoal, sempre que tal for solicitado;

3) se uma pessoa for contratada por outra entidade patronal, disponibilizar os registos relativos a essa pessoa à nova entidade patronal, sempre que tal for solicitado.»;

c) Na secção ADR.ºR.D.035, a alínea d) é alterada do seguinte modo:

i) O ponto 6) passa a ter a seguinte redação:

«6) no caso do registo dos perigos, na sua versão atual;»;

ii) São aditados os seguintes pontos 7) e 8):

«7) as licenças de condução e, se for caso disso, os certificados de proficiência linguística, pelo menos por quatro anos após o termo do contrato de trabalho, ou revogação ou cancelamento de uma licença de condução, ou até esta área de atividade ter sido auditada pela autoridade competente;

8) as autorizações dos veículos e os registos de manutenção dos veículos do operador de aeródromo, pelo menos por quatro anos após o veículo ter sido retirado de operação, ou até esta área de atividade ter sido auditada pela autoridade competente.»;

3) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) A secção ADR.OPS.A.010 passa a ter a seguinte redação:

«**ADR.OPS.A.010 Requisitos de qualidade dos dados**

O operador do aeródromo deve estabelecer acordos formais com as organizações com as quais troca dados aeronáuticos ou informações aeronáuticas e assegurar o seguinte:

a) todos os dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis são facultados com a qualidade exigida; os requisitos de qualidade dos dados (RQD) são respeitados aquando da originação de dados e da sua transmissão;

b) a precisão dos dados aeronáuticos encontra-se especificada no catálogo relativo aos dados aeronáuticos;

c) a integridade dos dados aeronáuticos é preservada durante todo o processamento dos dados, desde a originação à transmissão, com base na classificação de integridade especificada no catálogo de dados aeronáuticos. Além disso, serão implementados procedimentos para assegurar o seguinte:

1) relativamente aos dados de rotina, a corrupção seja evitada ao longo de todo o tratamento dos dados;

2) no que se refere aos dados essenciais, a corrupção não ocorra em nenhuma fase do processo, sendo previstos procedimentos adicionais, em função das necessidades, para fazer face a riscos potenciais na arquitetura global do sistema de forma a assegurar a integridade dos dados a esse nível;

3) quanto aos dados críticos, a corrupção não ocorra em nenhuma das fases do processo, sendo previstos procedimentos adicionais de garantia da integridade para atenuar plenamente os efeitos das falhas identificadas através da análise aprofundada da arquitetura global do sistema como riscos potenciais para a integridade dos dados;

d) a resolução dos dados aeronáuticos seja proporcional à precisão dos dados aeronáuticos;

e) a rastreabilidade dos dados aeronáuticos;

f) a atualidade dos dados aeronáuticos, incluindo eventuais limites do período efetivo;

g) a integralidade dos dados aeronáuticos;

h) o formato dos dados fornecidos cumpra os requisitos especificados.»;

b) São aditadas as seguintes secções ADR.OPS.A.020 a ADR.OPS.A.055:

«**ADR.OPS.A.020 Sistemas de referência comum**

Para efeitos de navegação aérea, o operador de aeródromo deve utilizar:

a) o *World Geodetic System* — 1984 (WGS-84-Sistema Geodésico Mundial 84) enquanto sistema de referência horizontal;

b) o nível médio do mar (MSL) enquanto sistema de referência vertical;

c) o calendário gregoriano e o tempo universal coordenado (UTC) como sistemas de referência temporal.

ADR.OPS.A.025 Deteção de erros e autenticação de dados

Ao originar, processar ou transmitir dados ao prestador de serviços de informação aeronáutica (AIS), o operador do aeródromo deve:

a) utilizar técnicas de deteção de erros nos dados digitais durante a transmissão e o armazenamento dos dados aeronáuticos, a fim de apoiar os níveis de integridade dos dados aplicáveis;

b) assegurar que a transferência de dados aeronáuticos obedece a um processo de autenticação adequado, de molde a que os destinatários possam confirmar que as informações ou os dados foram transmitidos por uma fonte autorizada.

ADR.OPS.A.030 Catálogo de dados aeronáuticos

Ao originar, processar ou transmitir dados ao prestador de AIS, o operador do aeródromo deve assegurar que os dados aeronáuticos referidos no apêndice 1 do anexo III (Parte ATM/ANS.ºR) do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão (*) cumprem as especificações do catálogo de dados.

ADR.OPS.A.035 Validação e verificação dos dados

Ao originar, processar ou transmitir dados ao prestador do serviços de informação aeronáutica (AIS), o operador do aeródromo deve assegurar que são utilizadas técnicas de validação e verificação de modo a que os dados aeronáuticos satisfaçam os requisitos de qualidade de dados (RQD) relevantes. Além disso:

a) a verificação deve assegurar que os dados aeronáuticos são recebidos isentos de corrupção e que o seu processamento não permite a corrupção;

b) os dados aeronáuticos e a informação aeronáutica inseridos manualmente devem ser objeto de uma verificação independente, de modo a detetar os erros eventualmente introduzidos;

c) ao utilizar os dados aeronáuticos para obter ou calcular novos dados aeronáuticos, os dados iniciais devem ser verificados e validados, exceto quando fornecidos por uma fonte detentora de autoridade.

ADR.OPS.A.040 Requisitos de tratamento de erros

O operador do aeródromo deve assegurar que:

a) os erros detetados durante a originação dos dados ou após a sua transmissão são detetados, corrigidos ou resolvidos;

b) a gestão de erros em dados aeronáuticos críticos e essenciais é considerada prioritária.

ADR.OPS.A.045 Metadados

O operador do aeródromo deve assegurar que os metadados incluem, no mínimo:

a) a identificação das organizações ou entidades que executam eventuais tarefas de origem, transmissão ou manipulação dos dados aeronáuticos;

b) a ação executada;

c) a data e hora em que a ação foi executada.

ADR.OPS.A.050 Transmissão de dados

O operador do aeródromo deve assegurar que os dados aeronáuticos são transmitidos por via eletrónica.

ADR.OPS.A.055 Instrumentos e suporte lógico

Ao originar, processar ou transmitir dados ao prestador de AIS, o operador do aeródromo deve assegurar que os instrumentos e o suporte lógico utilizados para apoiar ou automatizar o processamento de dados aeronáuticos não têm um efeito adverso sobre a qualidade dos dados aeronáuticos.

(*) Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).».

c) É aditada a seguinte secção ADR.OPS.A.057:

«**ADR.OPS.A.057 Origem de NOTAM**

a) O operador do aeródromo deve:

1) estabelecer e aplicar procedimentos em conformidade com os quais tenha origem um NOTAM emitido pelo prestador de serviços de informação aeronáutica pertinente:

i) que inclua informações sobre o estabelecimento, a condição ou a alteração de qualquer instalação, serviço, procedimento ou perigo aeronáuticos, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal envolvido nas operações de voo;

ii) que inclua informações de natureza temporária e de curta duração ou respeitante a alterações permanentes significativas do ponto de vista operacional ou alterações temporárias de longa duração efetuadas a curto prazo, exceto em caso de texto e/ou quadros extensos;

2) designar o pessoal do aeródromo, que tenha concluído com aproveitamento a formação pertinente e demonstrado a sua competência, para dar origem aos NOTAM e fornecer as informações pertinentes aos prestadores de serviços de informação aeronáutica com os quais tenha celebrado acordos;

3) assegurar que qualquer outro pessoal do aeródromo cujas funções impliquem a utilização de NOTAM tenha concluído com aproveitamento a formação pertinente e demonstrado a sua competência para o fazer.

b) O operador de aeródromo dá origem a um NOTAM sempre que for necessário fornecer as seguintes informações:

1) estabelecimento de, ou encerramento ou alterações significativas na operação de aeródromos ou heliportos ou pistas;

2) estabelecimento de, retirada de, ou alterações significativas na operação de serviços aeronáuticos;

3) estabelecimento de, retirada de, ou alterações significativas na capacidade operacional de serviços de radionavegação e de comunicação ar-terra pelos quais o operador de aeródromo é responsável;

4) indisponibilidade de sistemas de apoio e secundários, com um impacto operacional direto;

5) estabelecimento de, retirada de, ou alterações significativas nas ajudas visuais;

6) interrupção ou reintrodução em operação de componentes principais dos sistemas de iluminação dos aeródromos;

7) estabelecimento de, retirada de, ou alterações significativas nos procedimentos de serviços de radionavegação pelos quais o operador de aeródromo é responsável;

8) ocorrência ou correção de defeitos ou obstáculos importantes na área de manobra;

9) alterações e limitações à disponibilidade de combustível, óleo e oxigénio;

10) estabelecimento de, retirada de, ou reintrodução em operação de faróis de perigo para marcação dos obstáculos à navegação aérea;

11) emissões de laser planeadas, exibições com laser e holofotes na área envolvente do aeródromo, se for provável que a visão noturna dos pilotos seja afetada;

12) ereção ou remoção ou alteração de obstáculos à navegação aérea nas áreas de descolagem/subida, aproximação e aproximação falhada, assim como na faixa de pista;

13) alterações na categoria de salvamento e combate a incêndios do aeródromo ou do heliporto;

14) presença, supressão, ou alterações significativas de condições perigosas devido a neve, neve fundida, gelo, materiais radioativos, químicos tóxicos, depósito de cinzas vulcânicas ou água na área de movimento;

15) presença de pista ou parte de pista molhada escorregadia;

16) presença de pista não disponível devido a obras de marcação da pista; ou informações sobre o intervalo de tempo necessário para disponibilizar a pista, caso o equipamento utilizado para essas obras possa ser removido, quando necessário;

17) presença de perigos que afetam a navegação aérea, incluindo presença de animais selvagens, obstáculos, exibições e eventos de grande escala.

c) Para efeitos do disposto na alínea b), o operador de aeródromo deve assegurar que:

1) os NOTAM têm origem com tempo suficiente para que as partes afetadas possam tomar todas as medidas necessárias, exceto em caso de inoperacionalidade, libertação de materiais radioativos, químicos tóxicos e outros eventos que não possam ser previstos;

2) os NOTAM que notificam a inoperacionalidade das ajudas à navegação aérea, suas instalações ou serviços ao aeródromo devem prever uma estimativa do período de inoperacionalidade ou do tempo estimado para a restauração do serviço;

3) no prazo de três meses após a emissão de um NOTAM permanente, as informações constantes do NOTAM devem ser incluídas nos produtos de informação aeronáutica afetados;

4) no prazo de três meses após a emissão de um NOTAM temporário de longa duração, as informações constantes do NOTAM devem ser incluídas num suplemento AIP;

5) sempre que um NOTAM com um fim de validade estimado ultrapassar o prazo de três meses, tal dá origem a um NOTAM de substituição, exceto se estiver previsto que as condições durem por um período adicional de mais de três meses; nesse caso, o operador de aeródromo deve certificar-se de que a informação é publicada num suplemento AIP.

d) Além disso, o operador de aeródromo deve assegurar que:

1) exceto quando previsto na alínea d), ponto 4, cada NOTAM por si originado contém as informações aplicáveis pela ordem indicada no formato NOTAM que figura no apêndice 1 ao presente anexo;

2) o texto do NOTAM deve ser composto dos significados ou da fraseologia abreviada uniforme atribuída ao Código NOTAM da OACI, complementados por abreviaturas, indicadores, identificadores, designadores, indicativos de chamada, frequências, números e linguagem simples da OACI;

3) um NOTAM tem origem em língua inglesa ou nacional, conforme acordado com o prestador de serviços de informação aeronáutica competente;

4) as informações relativas à neve, à neve fundida, ao gelo, à geada, às águas paradas ou à água associada à neve, neve fundida, gelo ou geada na área de movimento devem ser divulgadas por meio de um SNOWTAM e devem conter as informações na ordem indicada no formato SNOWTAM constante do apêndice 2 ao presente anexo;

5) sempre que ocorrem erros num NOTAM, tal deve dar origem a um NOTAM com um novo número, para substituir o NOTAM incorreto, ou este deve ser cancelado e um novo NOTAM deve ter origem em seu lugar;

6) quando um NOTAM tem origem, este anula ou substitui o anterior NOTAM:

a) devem ser indicados a série e o número/ano do NOTAM anterior;

b) a série, o indicador de localização e o objeto de ambos os NOTAM são os mesmos;

7) só um NOTAM deve ser anulado ou substituído por outro NOTAM;

8) cada NOTAM a que foi dada origem diz respeito apenas a um tema e a uma condição desse tema;

9) cada NOTAM a que foi dada origem deve ser tão breve quanto possível e compilado para que o seu significado seja claro sem que seja necessário consultar outro documento;

10) um NOTAM a que foi dada origem que contenha informações permanentes ou temporárias de longa duração deve incluir referências adequadas à AIP ou ao suplemento AIP;

11) o indicador de localização da OACI incluído no texto de um NOTAM a que foi dada origem para o aeródromo é o contido nos indicadores de localização. Não se utiliza uma forma limitada desses indicadores.

e) O operador de aeródromo deve, após a publicação de um NOTAM por si originado, rever o seu conteúdo a fim de assegurar a sua exatidão, e assegurar a divulgação das informações a todo o pessoal e organizações relevantes do aeródromo.

f) O operador de aeródromo deve manter registos:

1) dos NOTAM por si originados e dos que foram emitidos;

2) relativamente à aplicação do disposto na alínea a), pontos 2) e 3).»;

d) É aditada a seguinte secção ADR.OPS.A.60:

«**ADR.OPS.A.60 Notificação de contaminantes de superfície**

O operador de aeródromo notifica aos serviços de informação aeronáutica e aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo matérias de importância operacional significativas que afetem as operações das aeronaves e do aeródromo na área de movimento, nomeadamente no que se refere à presença dos seguintes elementos:

a) água;

b) neve;

c) neve fundida;

d) gelo;

e) geada;

f) químicos líquidos antigelo ou para remoção de gelo ou outros contaminantes;

g) bancos ou barrancos de neve.»;

e) É aditada a seguinte secção ADR.OPS.065:

«**ADR.OPS.065 Notificação das condições da superfície da pista**

a) O operador de aeródromo notifica as condições da superfície da pista a cada terço da pista utilizando um relatório sobre o estado da pista (RCR). O relatório deve incluir um código de condição da pista (RWYCC) fazendo uso dos números 0 a 6, e indicando a cobertura e profundidade dos contaminantes, bem como uma descrição utilizando os seguintes termos:

1) NEVE COMPACTADA;

2) SECA;

3) NEVE SECA;

4) NEVE SECA SOBRE NEVE COMPACTADA;

5) NEVE SECA SOBRE GELO;

6) GEADA;

7) GELO;

8) MOLHADA ESCORREGADIA;

9) NEVE FUNDIDA;

10) PISTA DE INVERNO ESPECIALMENTE PREPARADA;

11) ÁGUAS PARADAS;

12) ÁGUA SOBRE NEVE COMPACTADA;

13) MOLHADA;

14) GELO MOLHADO;

15) NEVE MOLHADA;

16) NEVE MOLHADA SOBRE NEVE COMPACTADA;

17) NEVE MOLHADA SOBRE GELO;

18) COM TRATAMENTO QUÍMICO;

19) AREIA SOLTA.

b) A notificação tem lugar assim que ocorre uma alteração significativa nas condições da superfície da pista devido a água, neve, neve fundida, gelo ou geada.

c) A notificação da condição da superfície da pista deve continuar a refletir as alterações significativas até a pista deixar de estar contaminada. Quando assim for, operador de aeródromo emite um RCR onde declara que a pista se encontra molhada ou seca conforme adequado.

d) Não são notificadas as medições de atrito.

e) Sempre que uma pista pavimentada ou parte dela estiver escorregadia, o operador de aeródromo deve disponibilizar essas informações aos utilizadores do aeródromo pertinentes. Tal deve ser feito ao dar-se origem a um NOTAM com a descrição da localização da parte afetada.»;

f) É aditado o apêndice 1, com a seguinte redação:

«Apêndice 1

FORMATO NOTAM

| | | |

g) É aditado o apêndice 2, com a seguinte redação:

«Apêndice 2

FORMATO SNOWTAM

(Rubrica COM)	(Indicador de prioridade	(Endereços)	<≡
	(Data e hora do arquivo)	(Indicador da entidade de origem)	<≡
(Rubrica abreviada)	(NÚMERO DE SÉRIE *SWAA)	(INDICADORES DE LOCALIZAÇÃO) DATA-HORA DA AVALIAÇÃO	(GRUPO OPCIONAL)
	S W * *		<≡(
SNOWTAM →	(Número de série) <≡		

Secção de cálculo do desempenho do avião			
(INDICADORES DE LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO)	M	A)	<≡
(DATA/HORA DA AVALIAÇÃO *(Hora da conclusão da avaliação em UTC)*)	M	B)	→
(NÚMERO DE DESIGNADOR DA PISTA MAIS BAIXO)	M	C)	→
(CÓDIGO DE CONDIÇÃO DA PISTA (RWYCC) EM CADA TERÇO DA PISTA) (Da Matriz de Avaliação da Condição da Pista (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 ou 6)	M	D)	//→
(CONTAMINANTE DE COBERTURA PERCENTUAL PARA CADA TERÇO DE PISTA)	C	E)	//→
PROFUNDIDADE (mm) DO CONTAMINANTE LIVRE PARA CADA TERÇO DE PISTA)	C	F)	//→
(DESCRIÇÃO DO ESTADO NO COMPRIMENTO TOTAL DA PISTA) (Observado em cada terço de pista, a partir da soleira com o número de designador da pista mais baixo) NEVE COMPACTADA SECA NEVE SECA NEVE SECA SOBRE NEVE COMPACTADA NEVE SECA SOBRE GELO GEADA GELO MOLHADA ESCORREGADIA NEVE FUNDIDA PISTA DE INVERNO ESPECIALMENTE PREPARADA ÁGUAS PARADAS ÁGUA SOBRE NEVE COMPACTADA MOLHADA GELO MOLHADO NEVE MOLHADA NEVE MOLHADA SOBRE NEVE COMPACTADA NEVE MOLHADA SOBRE GELO	M	G)	// →
(LARGURA DA PISTA A QUE SE APLICAM OS CÓDIGOS DE CONDIÇÃO DA PISTA, SE FOR INFERIOR À LARGURA PUBLICADA)	O	H)	<≡≡
Secção relativa ao conhecimento da situação			
(COMPRIMENTO REDUZIDO DA PISTA, SE INFERIOR AO COMPRIMENTO PUBLICADO (m))	O	I)	→
(NEVE SOPRADA NA PISTA)	O	J)	→
(AREIA SOLTA NA PISTA)	O	K)	→
(TRATAMENTO QUÍMICO NA PISTA)	O	L)	→
((BANCOS DE NEVE NA PISTA) (Se existirem, distância da linha central da pista (m) seguida de «L», «R», ou»LR», conforme aplicável))	O	M)	→
(BANCOS DE NEVE NUM CAMINHO DE ROLAGEM)	O	N)	→
(BANCOS DE NEVE ADJACENTES À PISTA)	O	O)	→
(ESTADO DOS CAMINHOS DE ROLAGEM)	O	P)	→
(ESTADO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO)	O	R)	→
(COEFICIENTE DE ATRITO MEDIDO)	O	S)	→
(OBSERVAÇÕES EM LINGUAGEM CORRENTE)	O	T)	) <<≡
NOTAS 1. *Inserir letras de nacionalidade da OACI tal como indicado no Doc 7910, parte 2, da OACI, ou identificador do aeródromo aplicável de outra forma. 2. Informação sobre outras pistas, repetir de B para H. 3. Informação relativa ao conhecimento da situação repetida para cada pista, caminho de rolagem e placa de estacionamento. Repetir se aplicável, quando reportado. 4. As palavras entre parênteses não devem ser transmitidas. 5. Para as letras A) a T), remeter para as *Instruções de preenchimento do formato SNOWTAM, ponto 1, alínea b).*			

ASSINATURA DA ENTIDADE DE ORIGEM *(não deve ser transmitido)*

h) É aditada a secção ADR.OPS.B.003 com a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.003 Transferência de atividades — prestação de informações operacionais**

a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para a transferência de atividades operacionais entre o pessoal envolvido na operação e na manutenção do aeródromo, a fim de assegurar que todo o pessoal novo que inicia atividades dispõe das informações operacionais relacionadas com as suas funções.

b) O operador de aeródromo estabelece e aplica procedimentos para prestar às organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo as informações operacionais relacionadas com o aeródromo que possam afetar a execução das funções do pessoal de tais organizações.»;

i) A secção ADR.OPS.B.010 é alterada do seguinte modo:

i) as alíneas c), d) e e) passam a ter a seguinte redação:

«c) O programa de formação deve ser conduzido nos termos da secção ADR.ºR.D.017, com as seguintes exceções:

1) a formação contínua deve incluir formação teórica e formação prática;

2) as verificações da proficiência devem ter lugar a intervalos que não excedam 12 meses desde a conclusão da formação inicial.

d) a formação do pessoal de salvamento e combate a incêndios deve ser concebida para transmitir conhecimentos fundamentais e aptidões práticas relacionadas com a execução das suas funções.

e) a redução temporária do nível de proteção dos serviços de salvamento e combate a incêndios do aeródromo, devida a condições imprevisíveis, não carece de aprovação prévia da autoridade competente.»;

ii) é suprimida a alínea f);

j) É aditada a secção ADR.OPS.B.016 com a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.016 Programa de controlo de objetos estranhos/fragmentos**

a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de controlo de objetos estranhos/fragmentos (FOD) e deve requerer a participação nesse programa das organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo.

b) Como parte do programa de controlo de FOD, o operador de aeródromo deve:

1) assegurar a sensibilização e a participação do pessoal, e que esse pessoal tenha concluído com aproveitamento a formação pertinente e demonstrado a sua competência;

2) estabelecer e aplicar medidas de prevenção da produção de FOD;

3) estabelecer e aplicar procedimentos para:

i) detetar FOD, incluindo a monitorização e a inspeção da área de movimento ou áreas adjacentes em conformidade com um calendário de inspeção e sempre que essa inspeção seja necessária devido a atividades, fenómenos meteorológicos ou ocorrências que possam ter conduzido à produção de FOD;

ii) remover, circunscrever e eliminar rapidamente os FOD e fornecer todos os meios necessários;

iii) notificar, assim que possível, os operadores de aeronaves, em caso de identificação de peças de aeronaves;

c) recolher e analisar dados e informações para identificar as fontes e as tendências de FOD e aplicar medidas corretivas e/ou preventivas, a fim de melhorar a eficácia do programa.»;

k) É aditada a secção ADR.OPS.B.024 com a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.024 Autorização dos condutores de veículos**

a) Salvo o disposto na alínea d), a condução de um veículo em qualquer parte da área de movimento ou de outras áreas operacionais de um aeródromo requer uma autorização emitida ao condutor pelo operador do mesmo aeródromo. A licença de condução é emitida a quem:

1) sejam afetadas funções de condução nessas áreas;

2) possua uma carta de condução válida e qualquer outra licença requerida para a operação de veículos especializados;

3) tenha completado com aproveitamento o devido programa de formação em condução e demonstrado a sua competência em conformidade com o disposto na alínea b);

4) tenha demonstrado proficiência linguística em conformidade com o disposto na secção ADR.OPS.B.029, caso pretenda conduzir um veículo na área de manobra;

5) tenha sido ministrada formação, pelo empregador, sobre o uso do veículo que se pretende seja operado no aeródromo.

b) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de formação de condução para os condutores que operam na placa de estacionamento ou outras áreas operacionais, exceto a área de manobra, e para os condutores que operam na área de manobra. O programa de formação deve:

1) ser adequado às características e à operação do aeródromo, às funções do condutor e tarefas a executar, e às áreas do aeródromo em que os condutores podem ser autorizados a operar;

2) incluir:

i) formação teórica e prática de duração adequada, pelo menos nos seguintes domínios:

A) quadro normativo e responsabilidades pessoais;

B) normas aplicáveis aos veículos, requisitos e procedimentos operacionais do aeródromo;

C) comunicações;

D) radiotelefonia, para os condutores que operam na área de manobra;

E) performance humana;

F) familiarização com o ambiente operacional;

ii) avaliação das competências dos condutores.

c) A licença de condução emitida em conformidade com o disposto na alínea a) deve especificar as partes da área de movimento ou das outras áreas operacionais em que o condutor está autorizado a conduzir e permanece válida enquanto:

1) forem cumpridos os requisitos da alínea a), pontos 1) e 2);

2) o condutor da licença de condução:

i) frequenta e completa com aproveitamento uma formação e as verificações da proficiência em conformidade com o disposto na secção ADR.ºR.D.017, alíneas f) e g);

ii) se aplicável, continua a demonstrar a proficiência linguística requerida em conformidade com a secção ADR.OPS.B.029.

d) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o operador de aeródromo pode autorizar uma pessoa a conduzir temporariamente um veículo na área de movimento ou noutras áreas operacionais se:

1) essa pessoa possuir uma carta de condução válida e qualquer outra licença requerida para a operação de veículos especializados;

2) esse veículo for escoltado por um veículo conduzido por um condutor autorizado em conformidade com a alínea a).

e) O operador do aeródromo deve:

1) estabelecer um sistema e aplicar procedimentos para:

i) emitir licenças de condução e uma autorização temporária da condução de veículos;

ii) assegurar que os condutores a quem tenha sido emitida uma licença de condução continuam a cumprir o disposto na alínea c), pontos 1) e 2);

iii) monitorizar a conformidade dos condutores com os requisitos de condução aplicáveis no aeródromo e para tomar as medidas adequadas, incluindo a suspensão e revogação das licenças de condução ou das autorizações de condução temporária de um veículo;

2) manter registos pertinentes.»;

l) É suprimida a subsecção ADR.OPS.B.25;

m) São inseridas as secções ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 e ADR.OPS.B.029, com a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.026 Autorização de veículos**

a) A operação de um veículo na área de movimento ou noutras áreas operacionais requer uma autorização emitida pelo operador de aeródromo. A autorização pode ser emitida se o veículo for utilizado em atividades relacionadas com a operação do aeródromo e:

1) estiver operacional e apto para a operação pretendida;

2) cumpre os requisitos de marcações e iluminação da secção ADR.OPS.B.080;

3) estiver equipado com um rádio que permita uma comunicação bidirecional na frequência adequada dos serviços de tráfego aéreo e em qualquer outra frequência necessária, caso se destine a ser operado em qualquer das seguintes áreas:

i) área de manobra;

ii) outras áreas operacionais em que a comunicação com o órgão dos serviços de tráfego aéreo ou outras unidades operacionais do aeródromo seja necessária;

4) estiver equipado com um transponder ou outro equipamento que permita a vigilância, caso se destine a ser operado na área de manobra, e o aeródromo estiver equipado com um sistema de controlo e orientação do movimento de superfície cuja operação requer a utilização de um transponder ou de outro equipamento que permita a vigilância instalado nos veículos.

b) O operador de aeródromo deve limitar o número de veículos autorizados a operar na área de movimento e nas demais áreas operacionais ao mínimo requerido para a operação segura e eficiente do aeródromo.

c) A autorização emitida em conformidade com a alínea a) deve:

1) especificar as partes da área de movimento ou das outras áreas operacionais em que o veículo pode circular;

2) permanecer válida enquanto forem satisfeitos os requisitos da alínea a).

d) O operador de aeródromo deve atribuir um indicativo de chamada a um veículo autorizado ao abrigo da alínea a) a circular no aeródromo, caso esse veículo tenha de ser equipado com rádio. O indicativo de chamada atribuído ao veículo:

1) não deve causar confusão quanto à sua identidade;

2) deve ser adequado à sua função;

3) para os veículos que operam na área de manobra, deve ser coordenado com o órgão dos serviços de tráfego aéreo e divulgado junto das organizações competentes no aeródromo.

e) Em derrogação do disposto na alínea a), o operador de aeródromo pode permitir:

1) que um veículo autorizado nos termos da alínea a), pontos 1) e 2), que não se encontre equipado com um rádio exigido nos termos da alínea a), ponto 3), nem com um transponder ou outro equipamento de vigilância exigido nos termos da alínea a), ponto 4), seja ocasionalmente operado nas áreas referidas na alínea a), pontos 3) e 4), desde que:

i) seja escoltado, permanentemente, por um veículo autorizado que cumpra os requisitos da alínea a), ponto 3) e, se necessário, da alínea a), ponto 4);

ii) o veículo de escolta cumpra os requisitos de marcações e iluminação da secção ADR.OPS.B.080;

iii) não se aplicam procedimentos com baixa visibilidade caso o veículo escoltado deva ser operado na área de manobra;

2) a entrada temporária de um veículo no aeródromo e a sua operação na área de movimento ou noutras áreas operacionais, nas seguintes condições:

a) uma inspeção visual desse veículo determina que a sua condição não põe em perigo a segurança;

b) o veículo é permanentemente escoltado por um veículo autorizado que:

i) cumpre o disposto na alínea a), ponto 3) e, se necessário, alínea a), ponto 4), ao operar nas áreas referidas na alínea a), pontos 3) e 4);

ii) cumpre os requisitos de marcações e iluminação da secção ADR.OPS.B.080;

c) não se aplicam procedimentos com baixa visibilidade caso o veículo deva ser operado na área de manobra.

f) O operador do aeródromo deve:

1) estabelecer e aplicar procedimentos para:

i) emitir autorizações a veículos e permitir temporariamente a entrada no aeródromo e a circulação de veículos;

ii) atribuir indicativos de chamada aos veículos;

iii) monitorizar a conformidade dos veículos com o disposto na secção ADR.OPS.B.026 e para tomar as medidas adequadas, incluindo a suspensão e revogação das autorizações de veículos ou das autorizações de condução temporária de um veículo;

2) manter registos pertinentes.

ADR.OPS.B.027 Operação de veículos

a) O condutor de um veículo na área de manobra deve operar o veículo:

1) apenas conforme autorizado pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo e em conformidade com as instruções emitidas por esse órgão;

2) em conformidade com todas as instruções obrigatórias transmitidas por meio de marcações e painéis exceto autorização em contrário do órgão dos serviços de tráfego aéreo;

3) em conformidade com todas as instruções obrigatórias transmitidas por meio de iluminação.

b) O condutor de um veículo na área de manobra deve operar o veículo em conformidade com as seguintes regras:

1) os veículos de emergência que se desloquem na direção de uma aeronave em perigo para lhe prestar assistência têm prioridade sobre todo o restante movimento de tráfego à superfície;

2) sob reserva do disposto no ponto 1):

i) os veículos e rebocadores de aeronaves devem ceder a passagem às aeronaves em fase de aterragem, descolagem ou rolagem;

ii) os veículos que não constituam rebocadores de aeronaves devem ceder a passagem aos rebocadores de aeronaves;

iii) os veículos que não constituam rebocadores de aeronaves devem ceder a passagem aos demais veículos que não constituam rebocadores de aeronaves em conformidade com as instruções do órgão dos serviços de tráfego aéreo;

iv) não obstante o disposto nas subalíneas i), ii) e iii), os veículos e rebocadores de aeronaves devem cumprir as instruções do órgão dos serviços de tráfego aéreo.

c) O condutor de um veículo equipado com rádio que pretenda operar ou que opere na área de manobra deve:

1) estabelecer uma comunicação rádio bidirecional satisfatória com a unidade dos serviços de tráfego aéreo na frequência adequada dos serviços de tráfego aéreo antes de entrar na área de manobra e manter uma escuta contínua à frequência atribuída;

2) antes de entrar na área de manobra, obter autorização do órgão dos serviços de tráfego aéreo e operar apenas conforme autorizado pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo. Sem prejuízo dessa autorização, a entrada numa pista ou numa faixa de pista ou a mudança na operação autorizada deve ser objeto de nova autorização específica por parte do órgão dos serviços de tráfego aéreo;

3) repetir para o pessoal dos serviços de tráfego aéreo as partes das instruções relacionadas com a segurança que são transmitidas por voz. As instruções para entrar, parar e aguardar, atravessar e circular em qualquer pista, caminho de rolagem ou faixa de pista devem ser sempre repetidas;

4) repetir para o pessoal dos serviços de tráfego aéreo ou acusar a receção de instruções que não as do ponto 3) de forma a indicar claramente que foram entendidas e que serão obedecidas.

d) O condutor de um veículo que opera na área de manobra, quando em dúvida quanto à posição do veículo relativamente à área de manobra:

1) deve notificar o órgão dos serviços de tráfego aéreo das circunstâncias, incluindo a última posição conhecida;

2) simultaneamente, exceto se tendo recebido instruções em contrário do órgão dos serviços de tráfego aéreo, deve distanciar-se da pista, caminho de rolagem, ou outra parte da área de manobra, até um ponto seguro e o mais rapidamente possível;

3) após as ações referidas nos pontos 1) e 2), deve imobilizar o veículo.

e) O condutor de um veículo na área de manobra:

1) ao operar um veículo numa faixa de pista quando essa pista é utilizada para aterragem ou descolagem, não deve aproximar-se da pista mais do que a distância de posição de espera na pista ou outras posições de espera na estrada estabelecidas para essa pista;

2) sempre que uma pista for utilizada para aterragem ou descolagem não deve operar um veículo:

i) na parte da faixa da pista que se estende para além dos fins de pista;

ii) nas áreas de segurança no fim da pista;

iii) numa área livre de obstáculos, se disponível, a uma distância suscetível de pôr em perigo uma aeronave no ar.

f) O condutor de um veículo equipado com rádio na placa de estacionamento deve, se tal for requerido no aeródromo:

1) estabelecer uma radiocomunicação bidirecional satisfatória com a unidade responsável designada pelo operador de aeródromo antes de entrar na placa;

2) manter continuamente escuta na frequência atribuída.

g) O condutor de um veículo na placa de estacionamento deve operar o veículo em conformidade com as seguintes regras:

1) apenas conforme autorizado pelo órgão responsável designado pelo operador de aeródromo e em conformidade com as instruções emitidas por esse órgão;

2) em conformidade com todas as instruções obrigatórias transmitidas por meio de marcações e painéis exceto autorização em contrário do órgão responsável designado pelo operador de aeródromo;

3) em conformidade com todas as instruções obrigatórias transmitidas por meio de iluminação;

4) ceder a passagem a um veículo de emergência, a uma aeronave em rolagem, a iniciar rolagem, ou a ser empurrada ou rebocada;

5) ceder a passagem a outros veículos em conformidade com a regulamentação local;

6) dar sempre prioridade aos veículos de emergência em resposta a uma emergência.

h) O condutor de um veículo na área de manobra e noutras áreas operacionais:

1) deve operar o veículo em conformidade com os limites de velocidade e as rotas de condução estabelecidos;

2) não deve envolver-se em atividades perturbadoras ou que provoquem distração durante a condução;

3) deve cumprir os requisitos de comunicação e os procedimentos operacionais constantes do manual do aeródromo.

i) O condutor de um veículo a escoltar outro veículo deve assegurar que o condutor do veículo escoltado opera o veículo em conformidade com as instruções dadas.

j) O condutor de um veículo só deve estacionar o veículo nas áreas designadas pelo operador de aeródromo.

k) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para garantir que os condutores que operam na área de movimento e noutras áreas operacionais cumpram o disposto nas alíneas a) a j).

ADR.OPS.B.028 Reboque de aeronaves

O operador do aeródromo deve:

a) estabelecer procedimentos de manobra das aeronaves e designar as rotas a utilizar durante as operações de reboque de aeronaves na área de movimento, a fim de garantir a segurança;

b) assegurar o fornecimento de orientações adequadas e apropriadas durante as operações de reboque;

c) assegurar que as aeronaves rebocadas têm as luzes acesas durante as operações de reboque, em conformidade com as disposições da secção SERA.3215 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão (*);

d) estabelecer e aplicar procedimentos para assegurar uma comunicação e coordenação adequadas entre a organização que executa a operação de reboque, o órgão de serviços de gestão da placa de estacionamento e o órgão dos serviços de tráfego aéreo, conforme adequado à operação de reboque;

e) estabelecer e aplicar procedimentos para assegurar a segurança das operações de reboque em condições meteorológicas adversas, incluindo ao limitar ou não permitir tais operações.

ADR.OPS.B.029 Proficiência linguística

a) Ao abrigo da secção ADR.OPS.B.024, uma pessoa obrigada a demonstrar proficiência linguística deve demonstrar proficiência, pelo menos ao nível operacional, tanto na utilização de fraseologia como na linguagem corrente, em conformidade com a alínea b):

   1) em língua inglesa; e ainda

   2) em qualquer outra língua ou línguas utilizadas no aeródromo para fins de radiocomunicações com o órgão dos serviços de tráfego aéreo do aeródromo.

b) O requerente deve demonstrar capacidade para:

   1) comunicar eficazmente tanto em situações não presenciais de forma exclusivamente vocal como em situações presenciais;

   2) comunicar sobre temas correntes e profissionais com precisão e clareza;

   3) utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos num contexto geral ou profissional;

   4) resolver e responder com relativa facilidade aos desafios linguísticos apresentados por complicações ou situações imprevistas surgidas no contexto de uma situação de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar;

   5) utilizar um dialeto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.

c) A proficiência linguística deve ser demonstrada por um certificado emitido pela organização que realizou a avaliação, atestando a língua ou línguas, o nível ou os níveis de proficiência e a data da avaliação.

d) Exceto para as pessoas que tenham demonstrado proficiência linguística ao nível de peritos, a proficiência linguística será reavaliada cada:

   1) quatro anos a contar da data da avaliação, se o nível demonstrado for operacional;

   2) seis anos a contar da data da avaliação, se o nível demonstrado for avançado.

e) A demonstração da proficiência linguística será feita através de um método de avaliação, que deve incluir:

   1) o processo de avaliação;

   2) as qualificações dos avaliadores que realizam avaliações de proficiência linguística;

   3) o processo de recurso.

f) O operador de aeródromo deve disponibilizar formação linguística para manter o nível exigido de proficiência linguística do seu pessoal.

g) Em derrogação ao disposto na alínea a), o Estado-Membro pode decidir que a proficiência linguística em língua inglesa possa não ser requerida para o pessoal referido na secção ADR.OPS.B.024, para efeitos de radiocomunicação com o órgão dos serviços de tráfego aéreo do aeródromo. Nesse caso, deve efetuar uma avaliação de segurança que abranja um ou vários aeródromos.

h) O operador de aeródromo pode emitir uma autorização a uma pessoa que não tenha demonstrado a conformidade com as alíneas a) e b) até:

1) 7 de janeiro de 2026 no que diz respeito à língua inglesa;

2) 7 de janeiro de 2023 no que diz respeito a qualquer língua que não seja a língua inglesa.

(*) Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (CE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).»;

n) A secção ADR.OPS.B.030 passa a ter a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.030 Sistema de controlo e guiamento de movimentos no solo**

a) O operador do aeródromo deve garantir que o aeródromo dispõe de um sistema de controlo e guiamento de movimentos no solo.

b) Como parte do sistema de controlo e orientação do movimento de superfície, o operador de aeródromo deve, em coordenação com o prestador de serviços de tráfego aéreo, avaliar a necessidade de estabelecer rotas normalizadas para as aeronaves em rolagem no aeródromo. Sempre que há rotas normalizadas, o operador de aeródromo deve:

1) assegurar que são adequadas e apropriadas ao tráfego de aeródromo, seu projeto e operações previstas e devidamente identificadas;

2) disponibilizar informações relevantes ao prestador de serviços de informação aeronáutica para publicação na AIP.

c) Sempre que a operação do sistema de controlo e orientação do movimento de superfície requer a utilização de um transponder por parte das aeronaves na área de movimento, o operador de aeródromo deve coordenar com o prestador de serviços de navegação aérea:

1) os procedimentos operacionais pertinentes do transponder que devem ser cumpridos pelos operadores de aeronaves;

2) a disponibilização de informações relevantes ao prestador de serviços de informação aeronáutica para publicação na AIP.»;

o) É aditada a secção ADR.OPS.B.031 com a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.031 Comunicações**

a) Os veículos e o órgão dos serviços de tráfego aéreo devem comunicar em conformidade com os requisitos aplicáveis da secção 14 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012.

b) O operador de aeródromo deve, em coordenação com o prestador de serviços de tráfego aéreo, estabelecer procedimentos de comunicação, incluindo:

1) as frequências e a(s) língua(s) a utilizar para comunicação entre o órgão dos serviços de tráfego aéreo e os veículos que pretendem operar ou operam na área de manobra;

2) a comunicação entre o órgão dos serviços de tráfego aéreo e os peões que pretendem operar ou operam na área de manobra;

3) a divulgação de informações significativas relacionadas com o aeródromo que possam afetar a segurança das operações na área de manobra, utilizando radiocomunicações;

4) sinais e outros meios de comunicação, a utilizar em todas as condições de visibilidade, em caso de avaria das radiocomunicações entre o órgão dos serviços de tráfego aéreo e os veículos ou peões na área de manobra.»;

p) É aditada a secção ADR.OPS.B.033 com a seguinte redação:

«ADR.OPS.B.033 Controlo dos peões

a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para:

1) limitar o acesso à área de movimento e a outras áreas operacionais apenas às pessoas cujas funções exijam o acesso a essas áreas;

2) assegurar que essas pessoas só têm acesso sem escolta a essas áreas se receberam a formação pertinente e demonstraram a sua competência;

3) controlar a circulação das pessoas na placa de estacionamento e assegurar que os passageiros que embarcam ou desembarcam de uma aeronave ou precisam de se deslocar a pé para ou a partir ou através da placa de estacionamento:

i) são escoltados por pessoal qualificado e competente;

ii) não interferem com as aeronaves estacionadas nem com as atividades de assistência em escala;

iii) são protegidos das aeronaves operacionais, incluindo os efeitos dos seus motores, assim como das atividades dos veículos ou outras.

b) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para garantir:

1) a entrada e a operação ordenada e segura na área de manobra do pessoal cujas tarefas envolvem o acesso a esta área sem veículo;

2) que esse pessoal:

i) se encontra equipado corretamente, incluindo com vestuário de alta visibilidade, meios de orientação e meios que permitam uma comunicação bidirecional com o órgão dos serviços de tráfego aéreo e o respetivo órgão do operador de aeródromo durante essas operações;

ii) obtém a devida autorização do órgão dos serviços de tráfego aéreo antes de entrar na área de manobra. Sem prejuízo dessa autorização, a entrada numa pista ou numa faixa de pista ou a mudança na operação autorizada deve ser objeto de nova autorização específica por parte do órgão dos serviços de tráfego aéreo;

iii) não entra na área de manobra quando estão em curso procedimentos com baixa visibilidade.»;

q) A secção ADR.OPS.B.035 passa a ter a seguinte redação:

«ADR.OPS.B.035 Operações em condições invernais

a) O operador de aeródromo deve, sempre que se prevê que o aeródromo opere em condições em que a neve, a neve fundida ou o gelo se possam acumular na área de movimento, elaborar e aplicar um plano em caso de neve. Como parte do plano em caso de neve, o operador de aeródromo deve:

1) dispor de material para a remoção ou prevenção da formação de gelo e geada ou para a melhoria das características de atrito da superfície da pista;

2) assegurar, tanto quanto for razoavelmente prático, a remoção da neve, da neve fundida ou do gelo das pistas em utilização e das outras partes da área de movimento que se pretendam utilizar para a operação de aeronaves.

b) O operador de aeródromo deve publicar na AIP informações sobre:

1) a disponibilidade de equipamento de remoção da neve e as operações de controlo da neve e do gelo;

2) o estatuto de aprovação, se aplicável, relativamente à utilização de pistas de inverno especialmente preparadas;

3) o tipo de materiais utilizados para o tratamento da superfície da área de movimento.»;

r) São aditadas as secções ADR.OPS.B.036 e ADR.OPS.B.037, com a seguinte redação:

«ADR.OPS.B.036 Operações em pistas de inverno especialmente preparadas

a) O operador de aeródromo pode, mediante aprovação pela autoridade competente, estabelecer e utilizar procedimentos para a operação de aviões em pistas de inverno especialmente preparadas, sempre que o tipo de contaminante é constituído por neve compactada ou gelo. As pistas de inverno especialmente preparadas podem ser associadas ao código RWYCC 4; todavia, se o tratamento não justificar um RWYCC 4, aplica-se o procedimento normal em conformidade com a secção ADR.OPS.B.037.

b) A fim de obter a aprovação prévia da autoridade competente, o operador de aeródromo deve:

1) estabelecer procedimentos que incluam o seguinte:

i) o tipo de equipamento ou o tipo, qualidade e quantidade do material, ou ambos, utilizados para melhorar as condições da superfície da pista e o método de aplicação;

ii) monitorização dos parâmetros meteorológicos;

iii) gestão de contaminantes soltos;

iv) avaliação dos resultados alcançados;

2) obtenção de dados de avião relacionados com o desempenho à imobilização numa pista com o tratamento especial provenientes de pelo menos um operador aéreo;

3) analisar e tratar os dados obtidos no ponto 2), de forma a demonstrar a capacidade de estabelecer as condições da pista em conformidade com um dado RWYCC;

4) estabelecer um programa de manutenção que abranja tanto a manutenção preventiva como a manutenção corretiva do equipamento utilizado a fim de alcançar um desempenho coerente.

c) O operador de aeródromo deve estabelecer e executar um programa para monitorizar a eficácia contínua do procedimento. O programa deve utilizar os relatórios da ação de travagem provenientes dos dados de aviões que devem ser comparados com as condições da pista reportadas.

d) O operador de aeródromo deve avaliar o desempenho das operações de inverno após o final da estação de forma a identificar a necessidade de:

1) requisitos adicionais de formação;

2) atualização dos procedimentos;

3) equipamento e materiais adicionais ou diferentes.

ADR.OPS.B.037 Avaliação das condições da superfície da pista e atribuição do código de condição da pista

Sempre que estejam presentes na superfície de uma pista os contaminantes enumerados nas alíneas a) a e) da secção ADR.OPS.A.060, o operador de aeródromo deve:

a) atribuir um RWYCC com base no tipo e na profundidade do contaminante e da temperatura;

b) inspecionar a pista sempre que as condições da superfície da pista possam ter mudado devido a condições meteorológicas, avaliar as condições da superfície da pista e atribuir um novo RWYCC;

c) utilizar os reportes aéreos especiais para desencadear a reavaliação do RWYCC.»;

s) A secção ADR.OPS.B.080 passa a ter a seguinte redação:

«**ADR.OPS.B.080 Marcação e iluminação de veículos e outros objetos móveis**

a) O operador de aeródromo deve assegurar que os veículos e outros objetos móveis, excluindo as aeronaves, presentes na área de movimento do aeródromo são:

1) marcados com a utilização de corantes visíveis, ou exibem, em locais adequados, bandeiras de tamanho apropriado, de padrão axadrezado e de cores contrastantes;

2) iluminados com luzes de obstáculos de baixa intensidade cujo tipo e características são adequados à sua função, caso os veículos e o aeródromo sejam utilizados à noite ou em condições de baixa visibilidade. A cor das luzes a afixar deve ser a seguinte:

i) azul intermitente para os veículos associados a emergência ou de segurança;

ii) amarelo intermitente para outros veículos, incluindo os veículos *follow-me*;

iii) vermelho fixo para objetos com mobilidade limitada.

b) O operador de aeródromo pode isentar da aplicação da alínea a) os equipamentos de serviço às aeronaves e os veículos utilizados exclusivamente nas placas de estacionamento.»;

t) A secção ADR.OPS.C.005 passa a ter a seguinte redação:

«ADR.OPS.C.005 Manutenção — Generalidades

a) O operador de aeródromo deve estabelecer e executar um programa de manutenção, que inclua a manutenção preventiva sempre que adequado, a fim de manter as instalações do aeródromo, os sistemas e o equipamento necessários à operação do aeródromo numa condição que não prejudique a segurança, a regularidade ou a eficiência da navegação aérea. O projeto e a execução do programa de manutenção devem observar princípios relativos aos fatores humanos.

b) O operador de aeródromo deve certificar-se de que são implementados meios apropriados e adequados para a execução eficaz do programa de manutenção.»;

u) É aditada a secção ADR.OPS.C.007 com a seguinte redação:

«ADR.OPS.C.007 Manutenção de veículos

a) O operador de aeródromo deve:

1) estabelecer e executar um programa de manutenção, que inclua a manutenção preventiva e observe princípios relativos aos fatores humanos, para veículos de salvamento e de combate a incêndios, a fim de assegurar a eficácia dos veículos e do seu equipamento e a conformidade com o tempo de resposta especificado durante toda a vida do veículo;

2) assegurar a execução de um programa de manutenção para os seus outros veículos que operam na área de movimento ou noutras áreas operacionais.

b) O operador do aeródromo deve:

1) estabelecer procedimentos para apoiar a execução do programa de manutenção referido na alínea a);

2) assegurar a disponibilização dos meios e recursos apropriados e adequados e adequados para a sua aplicação efetiva;

3) manter os registos de manutenção de cada veículo.

c) O operador de aeródromo deve assegurar que as organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo:

1) mantêm os seus veículos que operam na área de movimento ou noutras áreas operacionais, em conformidade com um programa de manutenção estabelecido, incluindo a manutenção preventiva;

2) mantêm registos de manutenção pertinentes.

d) O operador de aeródromo deve certificar-se de que os veículos fora de serviço não são utilizados nas operações.»;

v) As secções ADR.OPS.C.010 e ADR.OPS.C.015 passam a ter a seguinte redação:

«ADR.OPS.C.010 Manutenção de pavimentos, outras superfícies do solo e drenagem

a) O operador do aeródromo deve inspecionar as superfícies de todas as áreas de movimento, incluindo os pavimentos (pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento), as áreas adjacentes e a drenagem, de forma a avaliar regularmente a sua condição como parte de um programa de manutenção preventiva e corretiva do aeródromo.

b) O operador do aeródromo deve:

1) manter as superfícies de todas as áreas de movimento, com o objetivo de evitar e eliminar quaisquer FOD que possam causar danos nas aeronaves ou prejudicar a operação dos sistemas das aeronaves;

2) efetuar a manutenção da superfície das pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento, a fim de impedir a formação de irregularidades perigosas;

3) manter a pista em condições que proporcionem características de atrito da superfície no respeito ou acima dos padrões mínimos;

4) inspecionar e documentar periodicamente as características de atrito da superfície da pista para fins de manutenção. A frequência dessas inspeções deve ser suficiente para determinar a tendência das características de atrito da superfície da pista;

5) tomar medidas corretivas de manutenção para evitar que as características de atrito da superfície da pista quer para uma parte desta quer para a sua totalidade, quando não contaminada, não respeitem os padrões mínimos.

ADR.OPS.C.015 Manutenção de ajudas visuais e de sistemas elétricos

a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de manutenção preventiva e corretiva para assegurar o bom funcionamento dos sistemas elétricos e a disponibilidade de alimentação elétrica para todas as instalações necessárias do aeródromo, de maneira a assegurar a segurança, a regularidade e a eficiência da navegação aérea.

b) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de manutenção preventiva e corretiva para assegurar o bom funcionamento de cada luz e a prontidão dos sistemas de iluminação do aeródromo, de forma a assegurar a continuidade das orientações dadas às aeronaves e aos veículos e o seu controlo, a saber:

1) Para uma pista de aproximação de precisão da categoria II ou III, o sistema de manutenção preventiva deve ter como objetivo que, durante as operações de categoria II ou III, todas as luzes de aproximação e de pista estejam a funcionar corretamente e, em qualquer caso, pelo menos:

i) 95% das luzes estejam operacionais em cada um dos seguintes elementos:

A) sistema de iluminação de categoria II e III com aproximação de precisão, os 450 m da parte interior;

B) luzes da linha central da pista;

C) luzes da soleira da pista;

D) luzes da berma da pista.

ii) 90% das luzes da zona de tocar na pista estejam operacionais;

iii) 85% das luzes do sistema de luzes de aproximação estejam operacionais além de 450 m;

iv) 75% das luzes de fim de pista estejam operacionais.

2) As luzes que podem estar fora de serviço em conformidade com o ponto 1) não devem alterar o padrão básico do sistema de iluminação.

3) Uma luz fora de serviço não pode estar adjacente a outra luz fora de serviço, exceto numa barra ou numa barra cruzada, em que podem ser autorizadas duas luzes adjacentes fora de serviço.

4) Para uma barra de stop numa posição de espera na pista e usada em conjugação com uma pista destinada a operações em condições de alcance visual de pista com um valor inferior a 550 m, o sistema de manutenção preventiva deve ter os seguintes objetivos:

i) só podem ficar fora de serviço duas luzes;

ii) não devem permanecer fora de serviço duas luzes adjacentes, exceto se o espaçamento entre luzes for significativamente inferior ao necessário.

5) Para um caminho de rolagem destinado a uma utilização em condições de alcance visual da pista com um valor inferior a 550 m, o sistema de manutenção preventiva deve ter como objetivo que não estejam fora de serviço duas luzes adjacentes da linha central de um caminho de rolagem.

6) Para uma pista de aproximação de precisão da categoria I, o sistema de manutenção preventiva empregado deve ter como objetivo que, durante as operações de categoria I, todas as luzes de aproximação e de pista estejam operacionais e que, em qualquer caso:

i) pelo menos 85% das luzes estejam operacionais em cada um dos seguintes:

A) sistema de iluminação de aproximação de precisão da categoria I;

B) luzes da soleira da pista;

C) luzes da berma da pista;

D) luzes de fim de pista;

ii) não devem permanecer fora de serviço duas luzes adjacentes, exceto se o espaçamento entre luzes for significativamente inferior ao necessário.

7) Para uma pista prevista para a descolagem em condições de alcance visual de pista com um valor inferior a 550 m, o sistema de manutenção preventiva deve ter como objetivo que, em qualquer altura, todas as luzes da pista estejam operacionais e que, em qualquer caso:

   i) pelo menos:

      A) 95% das luzes da linha central da pista e das luzes da berma da pista (se existirem) estejam operacionais;

      B) 75% das luzes de fim de pista estejam operacionais;

   ii) duas luzes fora de serviço não podem estar adjacentes.

8) Para uma pista prevista para a descolagem em condições de alcance visual de pista com um valor de 550 m ou superior, o sistema de manutenção preventiva deve ter como objetivo que, em qualquer altura, todas as luzes da pista estejam operacionais e que, em qualquer caso:

   i) pelo menos 85% das luzes da berma da pista e das luzes de fim de pista estejam operacionais;

   ii) duas luzes fora de serviço não podem estar adjacentes.

9) Para uma pista equipada com sistemas de indicadores de ladeira de aproximação visual, o sistema de manutenção preventiva deve ter como objetivo que, em qualquer altura, todas as unidades estejam operacionais. Uma unidade deve ser considerada fora de serviço se o número de luzes fora de serviço for de molde a que a unidade não forneça as orientações pretendidas à aeronave.

c) Para efeitos da alínea b), uma luz será considerada fora de serviço se:

   1) a intensidade média do feixe principal for inferior a 50% do valor especificado nas especificações de certificação emitidas pela Agência. Para as unidades luminosas onde a intensidade média do feixe principal projetada é superior ao valor especificado nas especificações de certificação emitidas pela Agência, o valor de 50% deve ser relacionado com esse valor de projeto;

   2) o filtro associado à luz está ausente, danificado, ou a luz não produz o feixe de luz de cor correta.

d) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de manutenção preventiva e corretiva para assegurar o bom funcionamento e a prontidão do sistema de marcações e painéis do aeródromo, de forma a assegurar a continuidade das orientações dadas às aeronaves e aos veículos e o seu controlo.

e) Não devem realizar-se na proximidade dos sistemas elétricos do aeródromo atividades de construção ou de manutenção quando estiverem em curso procedimentos com baixa visibilidade.

f) O operador do aeródromo deve assegurar que:

   1) os programas de manutenção preventiva referidos nas alíneas a), b) e d) incluem inspeções e verificações adequadas dos elementos individuais de cada sistema e do próprio sistema, realizadas de acordo com procedimentos estabelecidos e a intervalos definidos, apropriados para a operação e para o sistema pretendidos;

   2) são tomadas medidas corretivas adequadas para retificar eventuais defeitos identificados.

g) O operador de aeródromo deve manter registos das atividades de manutenção pertinentes.»