

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B** **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**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 44 de 14.2.2014, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <b><u>M1</u></b>	Regulamento (UE) 2017/161 da Comissão de 31 de janeiro de 2017	L 27	99	1.2.2017
► <b><u>M2</u></b>	Regulamento (UE) 2018/401 da Comissão de 14 de março de 2018	L 72	17	15.3.2018
► <b><u>M3</u></b>	Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão de 14 de fevereiro de 2020	L 104	1	3.4.2020
► <b><u>M4</u></b>	Regulamento Delegado (UE) 2020/1234 da Comissão de 9 de junho de 2020	L 282	1	31.8.2020
► <b><u>M5</u></b>	Regulamento Delegado (UE) 2020/2148 da Comissão de 8 de outubro de 2020	L 428	10	18.12.2020
► <b><u>M6</u></b>	Regulamento Delegado (UE) 2022/208 da Comissão de 14 de dezembro de 2021	L 35	1	17.2.2022
► <b><u>M7</u></b>	Regulamento Delegado (UE) 2022/697 da Comissão de 10 de fevereiro de 2022	L 130	1	4.5.2022
► <b><u>M8</u></b>	Regulamento Delegado (UE) 2022/2074 da Comissão de 20 de julho de 2022	L 280	4	28.10.2022
► <b><u>M9</u></b>	Regulamento Delegado (UE) 2023/369 da Comissão de 29 de novembro de 2022	L 51	23	20.2.2023

Retificado por:

- **C1** Retificação, JO L 276 de 18.9.2014, p. 65 (139/2014)
- **C2** Retificação, JO L 92 de 21.3.2022, p. 98 (2020/2148)

**▼B****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****(Texto relevante para efeitos do EEE)***Artigo 1.º***Objeto e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece regras detalhadas para:
  - a) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente da base de certificação aplicável a um aeródromo previstas no anexo II e no anexo III;
  - b) As condições para a emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação dos certificados dos aeródromos, bem como dos certificados das organizações responsáveis pela operação de aeródromos, incluindo as limitações operacionais ligadas à conceção específica do aeródromo previstas no anexo II e no anexo III;
  - c) As condições de operação de um aeródromo, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-A e, se for caso disso, no anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como definidas no anexo IV;
  - d) As responsabilidades dos titulares de certificados definidas no anexo III;
  - e) As condições para a aceitação e a conversão de certificados de aeródromos emitidos pelos Estados-Membros;
  - f) As condições para a decisão de não autorizar as isenções referidas no artigo 4.º, n.º 3B, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, incluindo os critérios para os aeródromos com movimentos relativos a operações de carga, para a notificação dos aeródromos isentos e para a revisão das isenções concedidas;
  - g) As condições em que as operações serão proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança operacional em conformidade com o anexo III;

**▼M4**

- h) As condições e os procedimentos para a declaração a efetuar pelas organizações responsáveis pela prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento dos aeródromos e para a respetiva supervisão, referidos no artigo 37.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, tal como definidos nos anexos II e III.

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

**▼B**

2. As autoridades competentes envolvidas na certificação e supervisão de aeródromos, operadores de aeródromos e prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento dos aeródromos devem cumprir os requisitos estabelecidos no anexo II.

**▼M4**

3. Os operadores de aeródromos e as organizações responsáveis pela prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento devem cumprir os requisitos estabelecidos nos anexos III e IV.

**▼B***Artigo 2.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Aeródromo», uma área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, destinada no todo ou em parte à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves;
- 2) «Avião», uma aeronave a motor mais pesada do que o ar, cuja sustentação em voo se deve principalmente a reações aerodinâmicas exercidas sobre superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo;
- 3) «Aeronave», qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar contra a superfície terrestre;
- 4) «Placa de estacionamento», área definida, destinada a acomodar aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção;
- 5) «Serviço de gestão da placa de estacionamento», o serviço prestado para gerir as atividades e o movimento de aeronaves e de veículos na placa de estacionamento;
- 6) «Auditoria», um processo sistemático, independente e documentado para obter provas e avaliá-las objetivamente, a fim de determinar em que medida os requisitos estão a ser cumpridos;
- 7) «Especificações de certificação», as normas técnicas adotadas pela Agência, que estabelecem os meios para demonstrar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, e que podem ser utilizadas por uma organização para fins de certificação;
- 8) «Autoridade competente», uma autoridade designada em cada Estado-Membro com os poderes e as responsabilidades necessários para a certificação e a supervisão de aeródromos, bem como das pessoas e organizações neles envolvidas;
- 9) «Supervisão contínua», as tarefas efetuadas em qualquer momento pela autoridade competente, no quadro da execução do programa de supervisão, para verificar se os requisitos com base nos quais foram emitidos os certificados continuam a ser cumpridos durante todo o período de validade;

**▼ B**

- 10) «Documento de aceitação de desvios e de ação» (DAAD), um documento elaborado pela autoridade competente para compilar os elementos de prova fornecidos para justificar a aceitação de desvios em relação às especificações de certificação emitidas pela Agência;
- 11) «Inspeção», uma avaliação independente através de observação e julgamento, acompanhados, quando apropriado, de medição, ensaio ou aferição, de modo a verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis;
- 12) «Movimento», a descolagem ou aterragem;
- 13) «Obstáculo», todos os objetos fixos (temporários ou permanentes) e móveis, ou partes dos mesmos:
- localizados numa área destinada ao movimento de aeronaves no solo, ou
  - erguidos acima de uma superfície definida para proteger as aeronaves em voo, ou
  - situados fora dessas superfícies definidas e que tenham sido avaliados como sendo um perigo para a navegação aérea;
- 14) «Superfície delimitadora de obstáculos», uma superfície que define os limites da penetração de objetos no espaço aéreo;
- 15) «Superfície de proteção dos obstáculos», uma superfície estabelecida como sistema indicador do ângulo de aproximação visual, acima da qual não são permitidos objetos nem extensões de objetos existentes, exceto quando, no entender da autoridade competente, o novo objeto ou a nova extensão ficarem protegidos por um objeto inamovível existente.

*Artigo 3.º***▼ M4****Supervisão**

1. Cada Estado-Membro deve nomear uma ou mais entidades como autoridade(s) competente(s) nesse Estado-Membro, conferindo-lhes os poderes e as responsabilidades necessários para a certificação e a supervisão de aeródromos e operadores de aeródromos, a receção das declarações e a supervisão dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, bem como das pessoas e organizações envolvidas.

**▼ B**

2. A autoridade competente deve ser independente dos operadores de aeródromos e dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento. Essa independência é garantida pela separação, pelo menos a nível funcional, entre a autoridade competente e os ditos operadores de aeródromos e prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento. Os Estados-Membros devem garantir que as autoridades competentes exercem as suas atribuições de modo imparcial e transparente.

3. Se um Estado-Membro designar mais de uma entidade como autoridade competente, devem respeitar-se as seguintes condições:

- a) Cada autoridade competente é responsável por tarefas especificamente definidas e por uma determinada área geográfica; e

**▼B**

- b) Estas autoridades atuam coordenadamente de modo a assegurar a supervisão efetiva de todos os aeródromos e operadores de aeródromos, bem como dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento.
4. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades competentes têm a capacidade e os recursos necessários para o cumprimento dos requisitos do presente regulamento.
5. Os Estados-Membros devem assegurar que o pessoal das autoridades competentes não realiza atividades de supervisão caso haja indícios de que delas poderá resultar, direta ou indiretamente, um conflito de interesse, em especial de natureza familiar ou financeira.
6. Ao pessoal autorizado ou mandatado pela autoridade competente para a realização de tarefas de certificação e/ou supervisão serão atribuídos poderes para o desempenho, no mínimo, das seguintes tarefas:
- a) Examinar os registos, dados, procedimentos e qualquer outro material relevante para a execução da tarefa de certificação e/ou supervisão;
- b) Tirar cópias ou extratos desses registos, dados, procedimentos ou outro material;
- c) Pedir esclarecimentos orais no local;
- d) Aceder a aeródromos, instalações relevantes, locais de operação ou outras áreas e meios de transporte pertinentes;
- e) Realizar auditorias, investigações, testes, exercícios, avaliações e inspeções;
- f) Tomar ou iniciar medidas coercivas adequadas.
7. As tarefas enunciadas no n.º 6 serão realizadas em conformidade com a legislação nacional dos Estados-Membros.

*Artigo 4.º***Informações a comunicar à Agência Europeia para a Segurança da Aviação****▼C1**

No prazo de três meses após a entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros devem comunicar à Agência Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») os nomes, as localizações e os códigos OACI dos aeródromos e dos operadores dos aeródromos, bem como o número de passageiros e de movimentos de carga dos aeródromos abrangidos pelas disposições do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e do presente regulamento.

**▼B***Artigo 5.º***Isenções**

1. O Estado-Membro deve notificar a Agência da sua decisão de conceder uma isenção nos termos do disposto no artigo 4.º, n.º 3B, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, no prazo de um mês após essa decisão ter sido tomada. A informação transmitida à Agência deve incluir a lista dos aeródromos visados, o nome dos respetivos operadores e o número de movimentos de passageiros e de carga neles registados no ano em causa.

**▼B**

2. O Estado-Membro deve analisar anualmente os dados sobre o tráfego de um aeródromo abrangido por uma isenção. Caso os dados sobre o tráfego desse aeródromo tenham excedido os valores previstos no artigo 4.º, n.º 3B, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 nos últimos três anos consecutivos, o Estado-Membro deve informar a Agência e revogar a isenção.
3. A Comissão pode, em qualquer altura, decidir não autorizar uma isenção nos seguintes casos:
  - a) Se os objetivos gerais de segurança operacional do Regulamento (CE) n.º 216/2008 não forem cumpridos;
  - b) Se os dados relevantes sobre o tráfego de passageiros e de carga tiverem sido excedidos durante os três últimos anos consecutivos.
  - c) Se a isenção não cumprir quaisquer outras disposições legislativas pertinentes da UE.
4. Caso a Comissão decida não autorizar a isenção, o Estado-Membro em causa deve revogá-la.

*Artigo 6.º***Conversão de certificados**

1. Os certificados emitidos pela autoridade competente antes de 31 de dezembro de 2014 com base nas legislações nacionais continuarão válidos até os certificados serem emitidos em conformidade com o presente artigo ou, se tais certificados não forem emitidos, até 31 de dezembro de 2017.
2. Antes do fim do período indicado no n.º 1, a autoridade competente deverá emitir certificados para os aeródromos e operadores de aeródromos em causa, se as seguintes condições estiverem preenchidas:
  - a) A base de certificação referida no anexo II tiver sido estabelecida utilizando as especificações de certificação emitidas pela Agência, incluindo quaisquer casos de condições especiais e nível de segurança operacional equivalente que tenham sido identificados e documentados;
  - b) O titular do certificado tiver demonstrado o cumprimento das especificações de certificação que sejam diferentes dos requisitos nacionais com base nos quais o certificado existente foi emitido;
  - c) O titular do certificado tiver demonstrado o cumprimento dos requisitos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução que sejam aplicáveis à sua organização e operação e que difiram dos requisitos nacionais com base nos quais o certificado existente foi emitido.
3. Em derrogação do n.º 2, alínea b), a autoridade competente pode decidir dispensar a demonstração do cumprimento, se considerar que essa demonstração implica um esforço excessivo e desproporcionado.
4. A autoridade competente deve conservar registos dos documentos relacionados com o procedimento de conversão de certificados, por um período mínimo de cinco anos.

**▼B***Artigo 7.º***Desvios em relação às especificações de certificação**

1. Até 31 de dezembro de 2024, a autoridade competente pode aceitar pedidos para um certificado que inclua desvios em relação às especificações de certificação emitidas pela Agência, se as seguintes condições se encontrarem preenchidas:
  - a) Os desvios não forem considerados como um caso de nível de segurança operacional equivalente ao abrigo da secção ADR.AR.C.020 ou um caso de condição especial ao abrigo da secção ADR.AR.C.025 do anexo II do presente regulamento;
  - b) Os desvios já existirem antes da entrada em vigor do presente regulamento;
  - c) Os requisitos essenciais do anexo V-A do Regulamento (CE) n.º 216/2008 forem cumpridos pelos desvios, complementados por medidas de redução dos riscos e medidas corretivas, conforme adequado;
  - d) Tenha sido realizada uma avaliação de segurança operacional de apoio para cada um desses desvios.
2. A autoridade competente deve compilar elementos de prova que demonstrem o cumprimento das condições referidas no n.º 1, num documento de aceitação de desvios e de ação (DAAD). O DAAD deve ser anexado ao certificado. A autoridade competente deve especificar o período de validade do DAAD.
3. O operador do aeródromo e a autoridade competente devem verificar se as condições referidas no n.º 1 continuam a estar preenchidas. Se não estiverem, o DAAD deve ser alterado, suspenso ou revogado.

*Artigo 8.º***Proteção da área envolvente do aeródromo**

1. Os Estados-Membros devem assegurar a realização de consultas sobre os impactos que as propostas de construções dentro dos limites das superfícies delimitadoras de obstáculos e de proteção, bem como de outras superfícies associadas ao aeródromo, podem ter na segurança.
2. Os Estados-Membros devem assegurar a realização de consultas sobre os impactos que as propostas de construções fora dos limites das superfícies delimitadoras de obstáculos e de proteção, bem como de outras superfícies associadas ao aeródromo, e que excedam a altura definida pelos Estados-Membros, podem ter na segurança.
3. Os Estados-Membros devem assegurar a coordenação da proteção dos aeródromos situados na proximidade de fronteiras nacionais com outros Estados-Membros.

*Artigo 9.º***Monitorização da área envolvente do aeródromo**

Os Estados-Membros devem assegurar a realização de consultas no que respeita aos riscos relacionados com as atividades humanas e a afetação de terrenos, tais como:

- a) Qualquer desenvolvimento ou alteração da afetação de terrenos na envolvente do aeródromo;

**▼B**

- b) Qualquer desenvolvimento que possa criar turbulência induzida por obstáculos que seja suscetível de constituir um perigo para as operações da aeronave;
- c) Utilização de luzes perigosas, que causem confusão e induzam em erro;
- d) Encandeamento causado pelas superfícies de grande dimensão e fortemente refletoras;
- e) Criação de áreas que possam propiciar uma atividade animal perigosa para as operações da aeronave;
- f) Fontes de radiação invisível ou a presença de objetos fixos ou em movimento que possam interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, de navegação e de vigilância aeronáutica, ou prejudicar o seu desempenho.

*Artigo 10.º***Gestão dos riscos de intrusão de animais selvagens**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os riscos de colisão com animais selvagens são avaliados através:
  - a) Da criação de um procedimento nacional de registo e comunicação das colisões de animais selvagens com aeronaves;
  - b) Da recolha de informações dos operadores de aeronaves, do pessoal dos aeródromos e de outras fontes sobre a presença de animais selvagens suscetíveis de constituírem um perigo para as operações de aeronaves; e
  - c) De uma avaliação contínua dos riscos de intrusão de animais selvagens por pessoal competente.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que os relatórios sobre as colisões com animais selvagens são recolhidos e enviados à OACI para inclusão na sua base de dados «Bird Strike Information System» (IBIS) (Sistema de informação sobre colisões com aves).

*Artigo 11.º***Entrada em vigor e aplicação**

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. As autoridades competentes envolvidas na certificação e supervisão de aeródromos, operadores de aeródromos e prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento dos aeródromos devem cumprir os requisitos estabelecidos no anexo II do presente regulamento antes de 31 de dezembro de 2017.
3. Os anexos III e IV aplicam-se aos aeródromos certificados em conformidade com o artigo 6.º a partir da data de emissão do certificado.
4. Os aeródromos cuja certificação tenha sido iniciada antes de 31 de dezembro de 2014, mas que não tenha sido emitida até esta data, só receberão um certificado quando cumprirem as disposições do presente regulamento.

▼ M4

\_\_\_\_\_

▼ B

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

**▼B***ANEXO I***Definições dos termos utilizados nos anexos II a IV**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Meios de conformidade aceitáveis» (AMC), as normas não vinculativas adotadas pela Agência para ilustrar os meios que estabelecem a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e respetivas regras de execução;
- 2) «Distância disponível para aceleração-paragem» (ASDA), o comprimento disponível da pista para a corrida de descolagem acrescido do comprimento da área de paragem, se existente;
- 3) «Serviço de controlo de aeródromo», o serviço de controlo do tráfego aéreo (ATC) prestado ao tráfego de um aeródromo;
- 4) «Equipamento de aeródromo», qualquer equipamento, componente, aparelho, programa informático ou acessório que seja ou possa ser utilizado com o fim de contribuir para a operação das aeronaves num aeródromo;
- 5) «Dados aeronáuticos», uma representação de factos, conceitos ou instruções aeronáuticas de um modo formalizado, adequado à comunicação, interpretação ou processamento;
- 6) «Serviço de informação aeronáutica», um serviço estabelecido para uma área de cobertura definida responsável pelo fornecimento de informação e de dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficácia da navegação aérea;

**▼M5**

- 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 carácter duradouro e essenciais à navegação aérea;

**▼B**

- 7) «Serviços de navegação aérea», os serviços de tráfego aéreo, os serviços de comunicação, navegação e vigilância; os serviços meteorológicos para navegação aérea e os serviços de informação aeronáutica;
- 8) «Serviços de tráfego aéreo», os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de controlo do tráfego aéreo (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);
- 9) «Serviço de controlo de tráfego aéreo (ATC)», um serviço prestado para efeitos de:
  1. prevenir colisões:
    - entre aeronaves, e
    - na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos; e
  2. manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo;

**▼ B**

- 10) «Posição de estacionamento de aeronave», uma área designada numa placa de estacionamento com o propósito de ser utilizada para estacionar uma aeronave;
- 11) «Caminho de circulação até à posição de estacionamento da aeronave», a parte de uma placa designada como caminho de circulação exclusivamente destinado a permitir o acesso à posição de estacionamento da aeronave;
- 12) «Meios de conformidade alternativos», meios que propõem uma alternativa aos meios de conformidade aceitáveis existentes ou os que propõem novos meios para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, para os quais a Agência não adotou meios de conformidade aceitáveis correspondentes;
- 13) «Serviço de alerta», um serviço cujo objetivo é notificar os organismos competentes, sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento, e prestar assistência a esses organismos, sempre que estes o solicitem;
- 14) «Caminho de circulação na placa de estacionamento», parte de um sistema de caminhos de circulação numa placa de estacionamento destinada a materializar um percurso que permite atravessar a placa;
- 15) «Área livre de obstáculos», uma área retangular no solo ou em água, controlada pela autoridade competente, selecionada ou preparada para que um avião possa realizar uma parte da sua descolagem inicial até uma determinada altitude;

**▼ M5**

- 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;

**▼ B**

- 16) «Mercadorias perigosas», os artigos ou substâncias suscetíveis de constituir um risco para a saúde, a segurança, os bens ou o ambiente, enumerados na lista de mercadorias perigosas constante das instruções técnicas ou classificados em conformidade com as referidas instruções;

**▼ M6**

- 16-A) «Altitude de decisão» («DA») ou «altura de decisão» («DH»), uma altitude ou altura especificada numa operação de aproximação por instrumentos 3D à qual deve ser iniciado um procedimento de aproximação falhada se a referência visual necessária para continuar a aproximação não tiver sido estabelecida;

**▼ B**

- 17) «Qualidade dos dados», grau ou nível de confiança de que os dados apresentados cumprem as exigências do seu utilizador em termos de exatidão, resolução e integridade;

**▼ M5**

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

**▼ B**

- 18) «Distâncias declaradas», a
  - «Distância disponível para a corrida de descolagem» (TORA),
  - «Distância disponível para descolagem» (TODA),
  - «Distância disponível para aceleração-paragem» (ASDA),
  - «Distância disponível para aterragem» (LDA);

**▼ M5**

- 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;

**▼ B**

- 19) «Serviço de informação de voo», o serviço prestado com o objetivo de fornecer sugestões e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;

**▼ M5**

- 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;

**▼ B**

- 20) «Princípios relacionados com os fatores humanos», os princípios aplicáveis à conceção, à certificação, à formação, à operação e à manutenção aeronáuticas e que visam assegurar uma interface segura entre a componente humana e outras componentes do sistema, tomando em devida consideração o desempenho humano;
- 21) «Desempenho humano», as capacidades e limitações humanas com impacto na segurança operacional e eficácia das operações aeronáuticas;

**▼ M6**

- 22) «Pista por instrumentos», um dos seguintes tipos de pista destinados à operação de aeronaves que utilizam procedimentos de aproximação por instrumentos:
  1. «Pista de aproximação de não-precisão»: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo A;
  2. «Pista de aproximação de precisão, categoria I»: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo B CAT I;
  3. «Pista de aproximação de precisão, categoria II»: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo B CAT II;
  4. «Pista de aproximação de precisão, categoria III»: uma pista provida de ajudas visuais e, pelo menos, de uma ajuda não visual, destinadas a operações de aterragem na sequência de uma operação de aproximação por instrumentos de tipo B CAT III;

**▼ B**

- 23) «Integridade», grau de segurança operacional de que um dado aeronáutico ou o seu valor não foram perdidos nem alterados desde a originação do dado ou a sua alteração autorizada;
- 24) «Distância disponível para aterragem» (LDA), o comprimento de pista declarado como disponível e adequado para a corrida de aterragem de um avião;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M6**

- 24-C) «Operações de baixa visibilidade (LVO)», operações de aproximação ou descolagem numa pista com um alcance visual de pista inferior a 550 m ou uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés);
  - 25) «Procedimentos com baixa visibilidade», os procedimentos aplicados num aeródromo para garantir a segurança durante as operações de baixa visibilidade;
  - 26) «Descolagem com baixa visibilidade (LVTO)», uma descolagem com um alcance visual de pista inferior a 550 m;
-

**▼ B**

- 28) «Área de manobra», parte de um aeródromo destinada à descolagem, à aterragem e à rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento;
- 29) «Serviços meteorológicos», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;
- 30) «Sinalizador (baliza)», um objeto colocado acima do nível do solo para indicar um obstáculo ou delinear um limite;
- 31) «Sinalização», um símbolo ou grupo de símbolos fixados na superfície da área de movimento para transmitir informação aeronáutica;
- 32) «Área de movimento», a parte do aeródromo destinada à descolagem, à aterragem e à rolagem de aeronaves, composta pela área de manobra e pela(s) placa(s) de estacionamento;
- 33) «Serviços de navegação», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves informação sobre posicionamento e tempos;
- 34) «Pista não-instrumentos», uma pista destinada à operação de aeronaves que utilizam procedimentos de aproximação visual;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M6**

- 34-C) «Operação com créditos operacionais», uma operação que utiliza uma aeronave ou equipamento de terra específicos, ou uma combinação de aeronaves e equipamento de terra que permite um dos seguintes elementos:
  - a) A aplicação de mínimos de operação de aeródromo inferiores aos normais para uma determinada classificação de operação;
  - b) Os requisitos de visibilidade podem ser satisfeitos ou reduzidos;
  - c) São necessárias menos instalações no solo;

**▼ B**

- 36) «Ciclo de planeamento da supervisão», um período de tempo em que a continuidade do cumprimento é verificada;
- 37) «Caminho de circulação de saída rápida», caminho de circulação em ângulo agudo, de ligação a uma pista, concebido para permitir aos aviões à aterragem virarem a velocidades mais elevadas do que as registadas noutros caminhos de circulação de saída, reduzindo assim o tempo de ocupação da pista;
- 38) «Pista», área retangular definida num aeródromo terrestre, preparada para a aterragem e a descolagem de aeronaves;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M5**

- 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 decolagem 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 decolagem 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, deslizem 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;

**▼ B**

- 39) «Tipo de pista», uma pista por instrumento ou uma pista não-instrumentos;
- 40) «Alcance visual da pista» (RVR), a distância ao longo da qual, no eixo de uma pista, o piloto de uma aeronave pode ver a sinalização de superfície da pista ou as luzes que a delimitam ou identificam o seu eixo;
- 41) «Sistema de gestão de segurança operacional», uma abordagem sistemática da gestão da segurança operacional, incluindo as estruturas organizativas, as responsabilidades, as políticas e os procedimentos necessários;

**▼ M5**

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

**▼ M8**

- 41-B) «SNOWTAM», uma série especial de NOTAM num formato normalizado, que reporta um estado da superfície, notificando a presença ou a cessação de condições perigosas devido a neve, gelo, neve fundida, geada, águas paradas ou água associada a neve, neve fundida, gelo ou geada na área de movimento;

**▼ M5**

- 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;

**▼ B**

- 42) «Área de paragem», uma área retangular definida no solo no final da pista disponível para a corrida de descolagem, preparada como uma área adequada na qual uma aeronave pode ser imobilizada em caso de falha na descolagem;
- 43) «Distância disponível para descolagem» (TODA), o comprimento de pista disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento da área livre de obstáculos, se existente;
- 44) «Distância disponível para a corrida de descolagem» (TORA), o comprimento de pista que é declarado disponível e adequado para a corrida no solo de um avião a descolar;
- 45) «Caminho de circulação», a via definida num aeródromo terrestre destinada à circulação de aeronaves e que visa estabelecer a ligação entre uma parte do aeródromo e outra, incluindo:
- caminho de circulação até à posição de estacionamento da aeronave;
  - caminho de circulação na placa de estacionamento;
  - caminho de circulação de saída rápida;
- 46) «Instruções Técnicas» (TI), a última edição efetiva das «Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea» (Doc. 9284-AN/905), incluindo o suplemento e qualquer adenda, aprovadas e publicadas pela Organização da Aviação Civil Internacional;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M2**

- 47-A) «Operação de aproximação por instrumentos de tipo A», uma operação de aproximação por instrumentos com uma altura mínima de descida ou altura de decisão igual ou superior a 75 m (250 pés);

**▼ M6**

- 47-B) «Operação de aproximação por instrumentos de tipo B», uma operação de aproximação por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 75 m (250 pés), categorizada da seguinte maneira:
1. Categoria I (CAT I): Uma altura de decisão não inferior a 60 m (200 pés) e com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual de pista não inferior a 550 m;
  2. Categoria II (CAT II): Uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) mas não inferior a 30 m (100 pés) e um alcance visual de pista não inferior a 300 m;
  3. Categoria III (CAT III): Uma altura de decisão inferior a 30 m (100 pés), ou sem altura de decisão e com um alcance visual de pista inferior a 300 m, ou sem limitações de alcance visual de pista;

**▼ M5**

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

**▼ B***ANEXO II***Parte Requisitos aplicáveis às autoridades — Aeródromos (Parte ADR.AR)**

## SUBPARTE A — REQUISITOS GERAIS (ADR.AR.A)

**▼ M4****ADR.AR.A.001 Âmbito de aplicação**

O presente anexo estabelece os requisitos aplicáveis às autoridades competentes responsáveis pela:

- a) certificação e supervisão de aeródromos e operadores de aeródromos;
- b) receção de declarações de capacidade e disponibilidade dos meios necessários ao desempenho das funções dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento e respetiva supervisão.

**▼ B****ADR.AR.A.005 Autoridade Competente**

A autoridade competente designada pelo Estado-Membro onde o aeródromo está situado deve ser responsável pela:

- a) certificação e supervisão dos aeródromos e respetivos operadores de aeródromos;

**▼ M4**

- b) receção de declarações de capacidade e disponibilidade relativas aos meios necessários ao desempenho das funções dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento e sua supervisão.

**▼ B****ADR.AR.A.010 Documentação de supervisão**

- a) A autoridade competente deve disponibilizar todos os atos legislativos, normas, regras, publicações técnicas e documentos conexos ao pessoal pertinente para que este possa desempenhar as suas tarefas e cumprir as suas responsabilidades.

**▼ M4**

- b) A autoridade competente deve disponibilizar os atos legislativos, normas, regras, publicações técnicas e documentos conexos aos operadores de aeródromos, às organizações responsáveis pela prestação de AMS e outras partes interessadas, a fim de lhes facilitar o cumprimento dos requisitos aplicáveis.

**▼ B****ADR.AR.A.015 Meios de conformidade**

- a) A Agência deve elaborar os meios de conformidade aceitáveis (AMC) que podem ser usados para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução. A conformidade com os meios de conformidade aceitáveis significa o cumprimento dos requisitos correspondentes das regras de execução.
- b) Podem utilizar-se meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com as regras de execução.
- c) A autoridade competente deve estabelecer um sistema para avaliar, de forma coerente, se todos os meios de conformidade alternativos utilizados, quer pela própria quer pelos operadores de aeródromos ou pelos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento sob a sua supervisão, permitem estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução.

**▼ M4**

- d) A autoridade competente deve avaliar os meios de conformidade alternativos propostos por um operador do aeródromo ou uma organização responsável pela prestação de AMS, nos termos da secção ADR.OR.A.015, analisando a documentação fornecida e, se necessário, efetuando uma inspeção ao operador do aeródromo, ao aeródromo ou à organização responsável pela prestação de AMS.

**▼ B**

Se considerar que os meios de conformidade alternativos propostos pelo operador do aeródromo ou pelo prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento cumprem as regras de execução, a autoridade competente deve imediatamente:

- 1) notificar o requerente de que os meios de conformidade alternativos podem ser aplicados e, conforme aplicável, alterar a aprovação ou o certificado do requerente em conformidade;
- 2) informar a Agência do seu conteúdo, incluindo cópia de toda a documentação pertinente;
- 3) informar os outros Estados-Membros sobre os meios de conformidade alternativos que tiver aprovado; e

**▼ M4**

- 4) informar os outros aeródromos certificados e a organização responsável pela prestação de AMS sob a sua supervisão, conforme adequado.

**▼ B**

- e) Se ela própria utilizar meios de conformidade alternativos para cumprir o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução, a autoridade competente deve:

- 1) disponibilizar esses meios aos operadores de aeródromos e aos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento sob a sua supervisão; e
- 2) notificar imediatamente a Agência.

A autoridade competente deve fornecer à Agência uma descrição completa dos meios de conformidade alternativos, incluindo as revisões de procedimentos que se afigurem relevantes, bem como uma avaliação que demonstre o cumprimento das regras de execução.

**ADR.AR.A.025 Informação a comunicar à Agência**

- a) Em caso de dificuldades significativas com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com as suas regras de execução, a autoridade competente deve notificar imediatamente a Agência.
- b) A autoridade competente deve fornecer à Agência as informações pertinentes do ponto de vista da segurança operacional que constam dos relatórios de ocorrências anteriores.

**ADR.AR.A.030 Resposta imediata a um problema de segurança operacional****▼ M4**

- a) A autoridade competente implementa um sistema para recolher, analisar e divulgar adequadamente todas as informações de segurança, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.

**▼ B**

- b) A Agência implementa um sistema para analisar adequadamente todas as informações pertinentes que tenha recebido em matéria de segurança operacional e fornece sem demora aos Estados-Membros e à Comissão todas as informações, incluindo as recomendações formuladas ou as medidas corretivas a adotar, que se revelem necessárias para responder atempadamente a um problema de segurança operacional relacionado com aeródromos, operadores de aeródromos e prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18).

**▼ B**

- c) Ao receber as informações referidas nas alíneas a) e b), a autoridade competente toma todas as medidas adequadas para resolver o problema de segurança, incluindo a emissão de diretivas de segurança operacional em conformidade com a secção ADR.AR.A.040.

**▼ M4**

- d) As medidas tomadas ao abrigo da alínea c) são imediatamente notificadas aos operadores de aeródromos ou às organizações responsáveis pela prestação de AMS, que as devem respeitar nos termos do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo. A autoridade competente notifica também a Agência dessas medidas e, caso seja necessário adotar medidas concertadas, os outros Estados-Membros aos quais essas medidas digam respeito.
- e) As medidas notificadas a uma organização responsável pela prestação de AMS também devem ser notificadas ao operador do aeródromo no qual o serviço é prestado.

**▼ B****ADR.AR.A.040 Diretivas de segurança operacional**

- a) A autoridade competente deve emitir uma diretiva de segurança operacional quando tiver determinado a existência de uma condição de insegurança que exige atuação imediata, incluindo a demonstração do cumprimento de qualquer especificação de certificação alterada ou suplementar estabelecida pela Agência, que a autoridade competente considere necessário.
- b) As diretivas de segurança operacional são transmitidas aos operadores de aeródromos e aos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, conforme adequado, e devem conter, pelo menos, as seguintes informações:
  - 1) a identificação da condição de insegurança;
  - 2) a identificação do projeto, equipamento ou operação afetados;
  - 3) as medidas necessárias e a sua justificação, incluindo as especificações de certificação alteradas ou suplementares que devem ser cumpridas;
  - 4) o prazo para o cumprimento das medidas necessárias; e
  - 5) a data de entrada em vigor.
- c) A autoridade competente deve enviar uma cópia da diretiva de segurança operacional à Agência.
- d) A autoridade competente deve verificar a conformidade dos operadores de aeródromos e dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento com as diretivas de segurança operacional aplicáveis.

**▼ M4**

- e) As diretivas de segurança notificadas à organização responsável pela prestação de AMS devem igualmente ser notificadas ao operador do aeródromo no qual o serviço é prestado.

**▼ B****SUBPARTE B — GESTÃO (ADR.AR.B)****ADR.AR.B.005 Sistema de gestão**

- a) A autoridade competente deve estabelecer e manter um sistema de gestão que, no mínimo, inclua:
  - 1) políticas e procedimentos documentados para descrever a sua organização, os meios e os métodos utilizados para dar cumprimento ao disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Os procedimentos devem ser mantidos atualizados e servir como documentos de trabalho básicos nessa autoridade competente para todas as funções conexas;

**▼ B**

- 2) meios humanos em número suficiente, incluindo inspetores de aeródromos, para exercer a sua atividade e cumprir as suas responsabilidades. Esses meios humanos devem ter as qualificações exigidas para desempenharem as funções que lhes são atribuídas, bem como os conhecimentos, experiência e formação inicial, prática e contínua para manterem o seu nível de competências. Deve ser estabelecido um sistema que permita planear a disponibilidade do pessoal, de modo a garantir a boa execução de todas as tarefas;
  - 3) instalações e equipamentos adequados para o desempenho das funções que lhe foram atribuídas;
  - 4) um processo formal para monitorizar a conformidade do sistema de gestão com os requisitos pertinentes e a adequação dos procedimentos, incluindo o estabelecimento de processos de auditoria interna e de gestão de riscos no domínio da segurança.
- b) A autoridade competente deve, para cada domínio de atividade incluído no sistema de gestão, nomear uma ou mais pessoas com a responsabilidade geral da gestão das tarefas em causa.

**▼ M4**

- c) A autoridade competente deve estabelecer procedimentos em matéria de intercâmbio de informações e de assistência com outras autoridades competentes interessadas, incluindo informações sobre todas as constatações detetadas, as medidas corretivas adotadas em resposta a essas constatações e as medidas de execução tomadas na sequência da supervisão da organização responsável pela prestação de AMS registada em mais do que um Estado-Membro.

**▼ B****ADR.AR.B.010 Atribuição de funções a entidades qualificadas**

- a) Os Estados-Membros apenas devem atribuir as funções relacionadas com a certificação inicial ou a supervisão contínua das pessoas ou organizações abrangidas pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução a entidades qualificadas. Aquando da atribuição de funções, a autoridade competente deve certificar-se de que:
- 1) dispõe de um sistema de avaliação inicial e contínua do cumprimento do disposto no anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008 pela entidade qualificada;
 

este sistema e os resultados das avaliações devem ser documentados;
  - 2) estabeleceu um acordo documentado com a entidade qualificada, aprovado por ambas as partes ao nível adequado da gestão, que define claramente:
    - i) as funções a desempenhar;
    - ii) as declarações, relatórios e registos a fornecer;
    - iii) as condições técnicas a satisfazer no desempenho dessas funções;
    - iv) a correspondente cobertura das responsabilidades, e
    - v) a proteção das informações recolhidas no desempenho dessas funções.
- b) A autoridade competente deve assegurar que o processo de auditoria interna e de gestão dos riscos em matéria de segurança operacional requerido pela secção ADR.AR.B.005, alínea a), subalínea 4), abrange todas as funções de certificação e de supervisão contínua desempenhadas em seu nome.

**▼B****ADR.AR.B.015 Alterações ao sistema de gestão**

- a) A autoridade competente deve instituir um sistema que lhe permita identificar as alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Esse sistema deve permitir-lhe tomar todas as medidas adequadas para garantir a adequação e a eficácia do seu sistema de gestão.
- b) A autoridade competente deve atualizar, em tempo útil, o seu sistema de gestão, de modo a refletir qualquer alteração ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 e às suas regras de execução, a fim de garantir a sua aplicação efetiva.
- c) A autoridade competente deve notificar a Agência das alterações que afetam a sua capacidade para desempenhar as funções e cumprir as responsabilidades que lhe incumbem, conforme definidas no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução.

**ADR.AR.B.020 Arquivo**

- a) A autoridade competente deve instituir um sistema de arquivo que garanta um armazenamento adequado, a acessibilidade e uma rastreabilidade fiável:
  - 1) das políticas e procedimentos documentados do sistema de gestão;
  - 2) da formação, qualificação e autorização do seu pessoal;
  - 3) da atribuição de funções a entidades qualificadas, abrangendo os elementos previstos na secção ADR.AR.B.010, bem como a descrição das funções atribuídas;
  - 4) dos processos de certificação e supervisão contínua dos aeródromos e dos operadores de aeródromos;
  - 5) dos processos de declaração e supervisão contínua dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento;
  - 6) da documentação relativa a casos de condições especiais e nível de segurança operacional equivalente contidos na base de certificação, bem como de qualquer documento de aceitação de desvios e de ação (DAAD);
  - 7) da avaliação e notificação à Agência dos meios de conformidade alternativos propostos pelos operadores de aeródromos e pelos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento e a avaliação dos meios de conformidade alternativos utilizados pela própria autoridade competente;
  - 8) das constatações emitidas, medidas corretivas e datas de conclusão dessas medidas, e das observações;
  - 9) das medidas sancionatórias aplicadas;
  - 10) das informações sobre segurança operacional e as medidas de acompanhamento;
- 11) da utilização das disposições relativas à flexibilidade, em conformidade com o artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

**▼M4****▼B**

- b) A autoridade competente deve manter uma lista de todos os certificados que emitiu e das declarações que recebeu.
- c) Os registos relativos à certificação de um aeródromo e de um operador do aeródromo, ou a declaração de um prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento, devem ser conservados durante o período de validade do certificado ou da declaração, conforme apropriado.

**▼ B**

- d) Os registos relativos aos números 1 a 3 e 7 a 11 da alínea a) devem ser conservados por um período mínimo de cinco anos, sem prejuízo da legislação aplicável em matéria de proteção de dados.

**SUBPARTE C — SUPERVISÃO, CERTIFICAÇÃO E REGIME SANCIONATÓRIO (ADR.AR.C)****ADR.AR.C.005 Supervisão**

- a) A autoridade competente deve verificar:
- 1) o cumprimento das condições da base de certificação e de todos os requisitos aplicáveis aos aeródromos e operadores de aeródromos, previamente à emissão de um certificado ou de uma aprovação;

**▼ M4**

- 2) o cumprimento permanente das condições da base de certificação e dos requisitos aplicáveis aos aeródromos e operadores de aeródromos ou organizações responsáveis pela prestação de AMS; e

**▼ B**

- 3) a aplicação das medidas de segurança operacional adequadas previstas na secção ADR.AR.A.030, alíneas c) e d).
- b) Essa verificação deve:
- 1) apoiar-se na documentação especificamente destinada a fornecer ao pessoal responsável pela supervisão da segurança operacional orientações para o exercício das suas funções;
  - 2) fornecer aos operadores de aeródromos e aos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento relevantes os resultados das atividades de supervisão de segurança;
  - 3) basear-se em auditorias e inspeções, incluindo inspeções sem aviso prévio, se necessário; e
  - 4) fornecer à autoridade competente os elementos de prova necessários, caso seja preciso tomar medidas adicionais, incluindo as previstas na secção ADR.AR.C.055.
- c) O âmbito da supervisão deve ter em conta os resultados das atividades de supervisão anteriores e as prioridades identificadas no domínio da segurança.
- d) A autoridade competente deve recolher e tratar todas as informações que considere úteis para a atividade de supervisão, incluindo para efeitos de inspeções sem aviso prévio, conforme adequado.
- e) No âmbito dos seus poderes de supervisão, a autoridade competente pode decidir exigir a aprovação prévia de quaisquer obstáculos, desenvolvimentos e outras atividades no interior das áreas monitorizadas pelo operador do aeródromo nos termos do disposto na secção ADR.OPS.B.075, que possam pôr em perigo a segurança operacional e interferir nas operações de um aeródromo.

**ADR.AR.C.010 Programa de supervisão****▼ M4**

- a) A autoridade competente deve, para cada operador de aeródromo e cada organização responsável pela prestação de AMS

**▼ B**

- 1) estabelecer e manter um programa de supervisão que inclua as atividades de supervisão previstas na secção ADR.AR.C.005;
  - 2) aplicar um ciclo de planeamento da supervisão adequado, não superior a 48 meses.
- b) O programa de supervisão deve incluir, dentro de cada ciclo de planeamento da supervisão, auditorias e inspeções, incluindo inspeções sem aviso prévio, conforme adequado.

**▼M4**

- c) O programa de supervisão e o ciclo de planeamento da supervisão devem refletir o desempenho de segurança operacional do operador do aeródromo ou da organização responsável pela prestação de AMS, e o risco de exposição do aeródromo.

**▼B**

- d) O programa de supervisão deve incluir registos das datas previstas para a realização das auditorias e inspeções, bem como das datas em que as mesmas foram realizadas.

**ADR.AR.C.015 Início do processo de certificação**

- a) Ao receber um pedido de emissão inicial de um certificado, a autoridade competente deve avaliar o pedido e verificar o cumprimento dos requisitos aplicáveis.
- b) No caso de um aeródromo existente, a autoridade competente deve definir as condições sob as quais o operador do aeródromo deve operar durante o período de certificação, a menos que determine a suspensão da operação do aeródromo. A autoridade competente deve ainda informar o operador do aeródromo sobre o calendário previsto para o processo de certificação e concluir a certificação no prazo mais curto possível.
- c) A autoridade competente deve estabelecer e notificar ao requerente a base de certificação em conformidade com a secção ADR.AR.C.020.

**ADR.AR.C.020 Base de certificação**

A base de certificação deve ser estabelecida e notificada ao requerente pela autoridade competente e incluir:

- a) as especificações de certificação emitidas pela Agência que a autoridade competente considera aplicáveis ao tipo e à operação do aeródromo e que vigoram à data do pedido de certificado, salvo se:
  - 1) o requerente optar por demonstrar conformidade com as últimas alterações em vigor; ou
  - 2) a autoridade competente considerar necessária essa conformidade com as últimas alterações em vigor;
- b) qualquer disposição para a qual a autoridade competente tenha autorizado um nível de segurança operacional equivalente a ser demonstrado pelo requerente; e
- c) qualquer condição especial prescrita em conformidade com a secção ADR.AR.C.025, que a autoridade competente considere necessário incluir na base de certificação.

**ADR.AR.C.025 Condições especiais**

- a) A autoridade competente deve estabelecer especificações técnicas especiais pormenorizadas, designadas por condições especiais, para um aeródromo, caso as especificações técnicas de certificação associadas emitidas pela Agência e referidas na secção ADR.AR.C.020, alínea a), não sejam adequadas ou apropriadas para cumprir os requisitos essenciais do anexo V-A do Regulamento (CE) n.º 216/2008, em virtude de:
  - 1) as especificações de certificação não poderem ser cumpridas devido a limitações físicas, topográficas ou outras limitações idênticas relacionadas com a localização do aeródromo;
  - 2) o aeródromo possuir características de projeto novas ou pouco comuns; ou
  - 3) a experiência derivada da operação desse aeródromo ou de outros aeródromos com características de projeto idênticas ter demonstrado a possibilidade de a segurança operacional ser afetada.

**▼B**

- b) As condições especiais devem conter as especificações técnicas, incluindo limitações ou procedimentos a respeitar, que a autoridade competente considere necessárias para garantir o cumprimento dos requisitos essenciais estabelecidos no anexo V-A do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

**ADR.AR.C.035 Emissão de certificados**

- a) A autoridade competente pode exigir qualquer inspeção, teste, avaliação da segurança operacional ou exercício que considere necessário antes da emissão do certificado.
- b) A autoridade competente deve emitir:
- 1) um certificado único de aeródromo; ou
  - 2) dois certificados separados, um para o aeródromo e outro para o operador do aeródromo.
- c) A autoridade competente deve emitir o(s) certificado(s) previsto(s) na alínea b), sempre que o operador do aeródromo lhe tiver demonstrado cabalmente que cumpre as disposições das secções ADR.OR.B.025 e ADR.OR.E.005.
- d) O certificado deve incluir a base de certificação do aeródromo, o manual do aeródromo e, se pertinente, outras condições ou limitações de operação previstas pela autoridade competente e quaisquer documentos de aceitação de desvios e de ação (DAAD).
- e) O certificado será emitido por prazo indeterminado. As prerrogativas e o âmbito das atividades que o operador do aeródromo está autorizado a exercer são especificados em anexo ao certificado.
- f) Caso sejam atribuídas responsabilidades a outras organizações relevantes, estas devem ser claramente identificadas e incluídas na lista.
- g) As constatações que não sejam consideradas de nível 1 e que não tenham sido encerradas antes da data de certificação devem ser avaliadas do ponto de vista da segurança operacional e os riscos reduzidos na medida do necessário, devendo a autoridade competente aprovar um plano de medidas corretivas para a conclusão da constatação.
- h) Para um operador de aeródromo poder introduzir alterações sem aprovação prévia da autoridade competente em conformidade com a secção ADR.OR.B.040, alínea d), a autoridade competente deve aprovar um procedimento que defina o âmbito das alterações e descreva a forma como estas serão geridas e notificadas.

**▼M4****ADR.AR.C.040 Alterações — Operador do aeródromo****▼B**

- a) Ao receber um pedido de alteração sujeito a aprovação prévia, nos termos da secção ADR.OR.B.40, a autoridade competente deve avaliar o pedido e, se pertinente, notificar o operador do aeródromo:
- 1) das especificações de certificação emitidas pela Agência, aplicáveis à alteração proposta e que vigoram à data do pedido, salvo se:
    - a) o requerente optar por demonstrar conformidade com as últimas alterações em vigor; ou
    - b) a autoridade competente considerar necessária essa conformidade com as últimas alterações em vigor;
  - 2) de qualquer outra especificação de certificação emitida pela Agência que a autoridade competente considere estar diretamente relacionada com a alteração proposta;
  - 3) de qualquer condição especial, e alteração a condições especiais, emitida pela autoridade competente nos termos da secção ADR.AR.C.025, e que esta considere necessária; e
  - 4) da alteração da base de certificação, se afetada pela alteração proposta.

**▼ B**

- b) A autoridade competente deve aprovar a alteração sempre que o operador do aeródromo lhe demonstre cabalmente que cumpriu os requisitos da secção ADR.OR.B.040 e, se aplicável, da secção ADR.OR.E.005.
- c) Se a alteração aprovada afetar os termos do certificado, a autoridade competente deve alterá-los.
- d) A autoridade competente deve aprovar quaisquer condições em que o operador do aeródromo tenha de operar durante a alteração.
- e) Sem prejuízo de medidas sancionatórias adicionais, se o operador do aeródromo introduzir alterações sujeitas a aprovação prévia sem que o pedido tenha sido deferido pela autoridade competente, nos termos da alínea a), a autoridade competente deve considerar a necessidade de suspensão, restrição ou revogação do certificado do operador.
- f) No que respeita às alterações que não exigem aprovação prévia, a autoridade competente avalia a informação fornecida na notificação enviada pelo operador do aeródromo nos termos da secção ADR.OR.B.040, alínea d), de modo a verificar se a sua gestão é adequada e se as especificações técnicas e outros requisitos pertinentes aplicáveis às alterações são cumpridos. Caso detete alguma não-conformidade, a autoridade competente deve:
  - 1) notificar o operador do aeródromo da não-conformidade e solicitar alterações adicionais; e
  - 2) em caso de constatações de nível 1 ou 2, adotar medidas nos termos da secção ADR.AR.C.055.

**▼ M4****ADR.AR.C.050 Declaração de organizações responsáveis pela prestação de AMS e notificação de uma alteração**

- a) Ao receber uma declaração de uma organização responsável pela prestação de AMS que pretenda prestar esses serviços num aeródromo ou ao receber uma notificação de uma alteração das informações contidas na declaração, a autoridade competente deve acusar a receção da declaração ou da notificação de uma alteração e verificar se a declaração ou a notificação contém todas as informações exigidas no anexo III (parte ADR.OR).
- b) Se a declaração ou a notificação de uma alteração não contiver toda a informação exigida nos termos da secção ADR.OR.F.005 do anexo III, ou contiver informação que indicie a não-conformidade com os requisitos aplicáveis, a autoridade competente deve notificar a organização responsável pela prestação de AMS e o operador do aeródromo no qual esse serviço é prestado sobre a não-conformidade e solicitar-lhes informações adicionais. Se necessário, a autoridade competente levará a cabo uma inspeção à organização. Se a não conformidade for confirmada, a autoridade competente tomará as medidas previstas na secção ADR.AR.C.055 do presente anexo.
- c) A autoridade competente deve manter um registo das declarações e das notificações de alteração da organização responsável pela prestação de AMS sob a sua supervisão.

**▼ B****ADR.AR.C.055 Constatações, observações, medidas corretivas e sancionatórias**

- a) A autoridade competente responsável pela supervisão, nos termos da secção ADR.AR.C.005, alínea a), deve dispor de um sistema para analisar as constatações do ponto de vista da segurança.
- b) Nos casos de não-conformidade significativa com a base de certificação do aeródromo, com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução, com os procedimentos e manuais dos operadores de aeródromos ou dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, com os termos de certificação ou o certificado ou com o conteúdo de uma declaração, que conduzam a um nível de segurança operacional inferior ou a coloque em sério risco, a autoridade competente emite uma constatação de nível 1.

**▼B**

As constatações de nível 1 incluem:

- 1) o vedar do acesso da autoridade competente às instalações do aeródromo e dos operadores de aeródromos ou dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, nos termos da secção ADR.OR.C.015, nas horas normais de expediente e após dois pedidos escritos nesse sentido;
  - 2) a falsificação das provas documentais apresentadas para obtenção ou revalidação de um certificado;
  - 3) a adoção de práticas comprovadamente irregulares e a utilização fraudulenta de um certificado; e
  - 4) a inexistência de um administrador responsável.
- c) Se detetar uma não-conformidade com a base de certificação do aeródromo, com os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução, com os procedimentos e manuais dos operadores de aeródromos ou dos prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento, com os termos de certificação ou o certificado ou com o conteúdo de uma declaração, que possa conduzir a um nível de segurança operacional inferior ou a riscos para a segurança, a autoridade competente emite uma constatação de nível 2.
- d) Se, durante a supervisão ou por qualquer outro meio, for emitida uma constatação, a autoridade competente, sem prejuízo de qualquer medida adicional exigida pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 e pelas suas regras de execução, comunica essa constatação, por escrito, ao operador de aeródromo ou ao prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento e exige que sejam tomadas medidas corretivas para resolver os casos de não-conformidade detetados.
- 1) No caso das constatações de nível 1, a autoridade competente deve tomar as medidas imediatas e adequadas para proibir ou limitar as atividades e, conforme adequado, para revogar o certificado ou para cancelar a declaração, bem como para limitar ou suspender, total ou parcialmente, o certificado ou a declaração, conforme o grau de gravidade da constatação, até que o operador do aeródromo ou o prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento aplique as medidas corretivas adequadas.
  - 2) No caso das constatações de nível 2, a autoridade competente deve:
    - a) conceder ao operador do aeródromo ou ao prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento um prazo adequado para aplicação de medidas corretivas, incluído num plano de ação, de acordo com a natureza da constatação; e
    - b) avaliar a medida corretiva e o plano de execução proposto pelo operador do aeródromo ou pelo prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento e aprová-los, se concluir que os mesmos são suficientes para resolver os casos de não-conformidade.
  - 3) Se o operador do aeródromo ou o prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento não apresentar um plano de medidas corretivas aceitável ou não aplicar as medidas corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade competente, o grau de gravidade da constatação aumenta para o nível 1 e serão adotadas as medidas previstas na alínea d), subalínea 1).
  - 4) A autoridade competente deve manter um registo de todas as constatações que tenha emitido e, conforme aplicável, das medidas sancionatórias que tenha aplicado, bem como de todas as medidas corretivas e das respetivas datas de conclusão.

**▼ B**

- e) Nos casos em que não tenham sido emitidas constatações de nível 1 ou 2, a autoridade competente poderá emitir observações.

**▼ M4**

- f) Quaisquer conclusões emitidas relativamente a uma organização responsável pela prestação de AMS ou quaisquer observações feitas à organização responsável pela prestação de AMS, devem ser notificadas pela autoridade competente ao operador do aeródromo no qual esse serviço é prestado.

**▼ B***ANEXO III***▼ M4****Parte Requisitos aplicáveis às organizações (parte ADR.OR)****▼ B****SUBPARTE A — REQUISITOS GERAIS (ADR.OR.A)****ADR.OR.A.005 Âmbito de aplicação**

O presente anexo estabelece os requisitos que devem ser seguidos por:

- a) operadores de aeródromos abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que respeita à sua certificação, gestão, manuais e outras responsabilidades;  
e
- b) prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento.

**ADR.OR.A.010 Autoridade competente**

Para efeitos da presente Parte, a autoridade competente deve ser designada pelo Estado-Membro onde o aeródromo está situado.

**ADR.OR.A.015 Meios de conformidade**

- a) O operador do aeródromo ou o prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento poderá utilizar meios de conformidade alternativos aos adotados pela Agência para garantir a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução.
- b) Caso pretenda utilizar meios de conformidade alternativos aos meios de conformidade aceitáveis (AMC) adotados pela Agência para estabelecer a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução, o operador de aeródromo ou o prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento deve, previamente à sua aplicação, fornecer uma descrição completa dos mesmos à autoridade competente. A descrição deve incluir todas as revisões dos manuais ou procedimentos que possam ser pertinentes, bem como uma avaliação que demonstre o cumprimento das regras de execução.

O operador do aeródromo ou o prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento pode aplicar esses meios de conformidade alternativos sob reserva da sua aprovação prévia pela autoridade competente e após receção da notificação prevista na secção ADR.AR.A.015, alínea d).

- c) Nos casos em que os serviços de gestão da placa de estacionamento não sejam fornecidos pelo próprio operador do aeródromo, a utilização de meios de conformidade alternativos pelos prestadores desses serviços, em conformidade com o disposto nas alíneas a) e b), também exige o acordo prévio do operador do aeródromo onde os serviços são prestados.

**▼ M4****SUBPARTE B — CERTIFICAÇÃO — AERÓDROMOS E OPERADORES DE AERÓDROMOS (ADR.OR.B)****▼ B****ADR.OR.B.005 Obrigações de certificação do aeródromo e dos operadores de aeródromos**

Antes de iniciar a operação de um aeródromo ou sempre que uma isenção concedida nos termos do artigo 5.º for revogada, o operador do aeródromo deve obter o(s) certificado(s) aplicável(eis) emitido(s) pela autoridade competente.

**ADR.OR.B.015 Pedido de certificado**

- a) O pedido de certificado deve ser apresentado nos moldes estabelecidos pela autoridade competente.
- b) Para tal, o requerente deve fornecer à autoridade competente as seguintes informações:

- 1) a denominação social e o nome comercial, a morada e o endereço postal;

**▼ B**

- 2) informações e dados sobre:
- i) a localização do aeródromo;

**▼ M3**

- ii) o tipo de operações no aeródromo e do espaço aéreo associado; e

**▼ B**

- iii) a conceção e as instalações do aeródromo, em conformidade com especificações de certificação aplicáveis emitidas pela Agência;
- 3) quaisquer desvios propostos às especificações de certificação aplicáveis identificadas, emitidas pela Agência;
- 4) documentos comprovativos do cumprimento dos requisitos aplicáveis estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução. Essa documentação deve incluir um procedimento, contido no manual do aeródromo, que descreva o modo como as alterações que não exigem aprovação prévia serão geridas e notificadas à autoridade competente; subsequentemente, as alterações a este procedimento exigirão a aprovação prévia da autoridade competente;
- 5) prova da adequação dos recursos do operador do aeródromo em conformidade com os requisitos aplicáveis;
- 6) comprovativos que demonstrem a relação do requerente com o proprietário do aeródromo e/ou do terreno;
- 7) o nome e as informações pertinentes do administrador responsável e outras pessoas nomeadas nos termos da secção ADR.OR.D.015; e
- 8) uma cópia do manual do aeródromo exigido pela secção ADR.OR.E.005.
- c) Se for aceite pela autoridade competente, as informações referidas nas subalíneas 7) e 8) poderão ser apresentadas numa fase posterior, determinada pela autoridade competente, mas antes da emissão do certificado.

**ADR.OR.B.025 Demonstração do cumprimento**

- a) O operador do aeródromo deve:

- 1) realizar e documentar todas as ações, inspeções, testes, avaliações de segurança operacional ou exercícios necessários e demonstrar à autoridade competente que:
  - i) cumpre as disposições da base de certificação notificada, as especificações de certificação aplicáveis a uma alteração, qualquer diretiva de segurança, conforme adequado, e os requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução;
  - ii) o aeródromo, bem como as suas superfícies delimitadoras de obstáculos e de proteção e outras superfícies a ele associadas, não apresenta aspetos e características que tornem o seu funcionamento inseguro; e

**▼ M3**

- iii) os procedimentos de voo do aeródromo e as alterações associadas foram aprovados em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) da Comissão 2017/373 <sup>(1)</sup>.

**▼ B**

- 2) fornecer à autoridade competente os meios utilizados para a demonstração desse cumprimento; e
- 3) declarar à autoridade competente o cumprimento do disposto na alínea a), subalínea 1).

<sup>(1)</sup> 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).

**▼ B**

- b) Guardar em arquivo todas as informações de projeto relevantes, incluindo desenhos, registos de inspeções, relatórios de testes e outros relatórios pertinentes, à disposição da autoridade competente, em conformidade com o disposto na secção ADR.OR.D.035, e facultar essas informações a pedido da autoridade competente.

**ADR.OR.B.030 Termos do certificado e prerrogativas do titular do certificado**

Um operador de aeródromo deve cumprir as prerrogativas e o âmbito das atividades especificados em anexo ao certificado.

**ADR.OR.B.035 Manutenção da validade de um certificado**

- a) Um certificado permanece válido, desde que:
- 1) o operador do aeródromo continue a cumprir os requisitos pertinentes do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, e o aeródromo continue a cumprir a sua base de certificação, tendo em conta as disposições relativas ao tratamento das constatações especificadas na secção ADR.OR.C.020;
  - 2) a autoridade competente continue a ter acesso à organização do operador do aeródromo, conforme estabelecido na secção ADR.OR.C.015, com vista a determinar a continuidade do cumprimento dos requisitos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução; e
  - 3) o certificado não tenha sido objeto de renúncia ou revogação.
- b) Em caso de revogação ou de renúncia, o certificado deve ser imediatamente devolvido à autoridade competente.

**▼ M4****▼ B****ADR.OR.B.040 Alterações**

- a) Qualquer alteração que afete:
- 1) os termos do certificado, a sua base de certificação e o equipamento do aeródromo que seja crítico para a segurança; ou
  - 2) elementos significativos do sistema de gestão do operador do aeródromo, nos termos da secção ADR.OR.D.005, alínea b),
- exigirá a aprovação prévia da autoridade competente.
- b) No caso de outras alterações que exijam aprovação prévia em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução, o operador do aeródromo deve solicitar tal aprovação à autoridade competente.
- c) O pedido de uma alteração nos termos das alíneas a) ou b) deve ser apresentado antes de a alteração ser efetuada, para que a autoridade competente possa determinar a continuidade do cumprimento do disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução e, se necessário, alterar o certificado e os respetivos termos de certificação, anexos ao mesmo.

As alterações só podem ser efetuadas uma vez recebida a aprovação formal da autoridade competente, nos termos da secção ADR.AR.C.040.

Durante as alterações, o operador do aeródromo deve operar nas condições prescritas pela autoridade competente.

**▼ B**

- d) As alterações que não exijam aprovação prévia devem ser geridas e notificadas à autoridade competente conforme definido no procedimento aprovado por esta, nos termos da secção ADR.AR.C.035, alínea h).
- e) O operador do aeródromo deve fornecer à autoridade competente a documentação pertinente, em conformidade com a alínea f) e com a secção ADR.OR.E.005.
- f) Como parte do seu sistema de gestão, definido na secção ADR.OR.D.005, um operador de aeródromo que proponha uma alteração ao aeródromo, à sua operação, à sua organização ou ao seu sistema de gestão, deve:
  - 1) determinar as interdependências com quaisquer partes afetadas, planear e realizar uma avaliação da de segurança operacional em coordenação com essas organizações;
  - 2) harmonizar os pressupostos e as medidas de redução dos riscos das partes afetadas, de forma sistemática;
  - 3) assegurar uma avaliação global da alteração, incluindo interações eventualmente necessárias; e
  - 4) assegurar que são estabelecidos e documentados argumentos válidos e completos, bem como elementos de prova e critérios de segurança, para apoiar a avaliação da segurança, e que a alteração permite melhorar a segurança operacional sempre que for razoavelmente praticável.

**ADR.OR.B.050 Continuidade do cumprimento das especificações de certificação da Agência**

Na sequência de uma alteração às especificações de certificação emitidas pela Agência, o operador do aeródromo deve:

- a) proceder a uma análise destinada a identificar quaisquer especificações de certificação que sejam aplicáveis ao aeródromo; e
- b) se pertinente, iniciar um processo de alteração nos termos da secção ADR.OR.B.040 e realizar as alterações necessárias no aeródromo.

**▼ M4****▼ B****ADR.OR.B.065 Cessação da operação**

Um operador que tencione cessar a operação de um aeródromo deve:

- a) notificar a autoridade competente o mais rapidamente possível;
- b) facultar essa informação ao prestador do serviço de informação aeronáutica pertinente;
- c) devolver o certificado à autoridade competente na data da cessação da operação; e
- d) assegurar que foram adotadas medidas adequadas para evitar as utilizações não previstas do aeródromo pelas aeronaves, a menos que a autoridade competente tenha aprovado a utilização do aeródromo para outros fins.

**▼ M4****ADR.OR.B.070 Cessação da prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento**

O operador de aeródromo deve:

- a) Tomar as medidas adequadas a fim de garantir que os riscos de segurança resultantes da cessação da operação são avaliados e atenuados;
- b) Fornecer informações sobre as medidas referidas na alínea a) ao prestador de serviços de informação aeronáutica competente.

**▼ B****SUBPARTE C — RESPONSABILIDADES ADICIONAIS DO OPERADOR DO AERÓDROMO (ADR.OR.C)****ADR.OR.C.005 Responsabilidades do operador do aeródromo**

- a) O operador do aeródromo é responsável pela operação e manutenção seguras do aeródromo em conformidade com:
- 1) o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e as suas regras de execução;
  - 2) os termos do seu certificado;
  - 3) o conteúdo do manual do aeródromo; e
  - 4) quaisquer outros manuais relativos ao equipamento disponível no aeródromo, se aplicável.
- b) O operador do aeródromo deve assegurar diretamente, ou coordenar através dos acordos necessários com as entidades responsáveis que prestam os serviços a seguir mencionados:
- 1) a prestação de serviços de navegação aérea adequados ao nível do tráfego e às condições de operação do aeródromo; e
  - 2) a elaboração e a manutenção dos procedimentos de voo, em conformidade com os requisitos aplicáveis.
- c) O operador do aeródromo deve estabelecer uma coordenação com a autoridade competente com vista a garantir que as informações pertinentes para a segurança operacional das aeronaves constam do manual do aeródromo e são publicadas, se necessário. Nessas informações incluem-se:
- 1) as isenções e derrogações concedidas relativamente aos requisitos aplicáveis;
  - 2) as disposições para as quais a autoridade competente tenha autorizado um nível de segurança operacional equivalente como parte da base de certificação; e
  - 3) as limitações e condições especiais referentes à utilização do aeródromo.
- d) Se existir uma condição de insegurança no aeródromo, o operador do aeródromo deve adotar imediatamente todas as medidas necessárias para garantir que as partes do aeródromo suscetíveis de pôr em perigo a segurança operacional não são utilizadas pelas aeronaves.

**▼ M6**

- e) A fim de assegurar a operação segura das aeronaves no aeródromo, o operador de aeródromo deve fornecer e manter, diretamente ou através de acordos com terceiros, ajudas visuais e não visuais, equipamento meteorológico e qualquer outro equipamento proporcional ao tipo de operações realizadas no aeródromo.

**▼ B****ADR.OR.C.015 Acesso****▼ M4**

Para efeitos de verificação do cumprimento dos requisitos pertinentes do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução com base nele adotados, o operador do aeródromo deve permitir que qualquer pessoa autorizada pela autoridade competente:

**▼ B**

- a) aceda às suas instalações, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para as suas atividades sujeitas a certificação ou declaração, contratadas ou não; e
- b) realize ou testemunhe qualquer ação, inspeção, teste, avaliação ou exercício que a autoridade competente considere necessário.

**ADR.OR.C.020 Constatações e medidas corretivas****▼ M4**

Após ter sido notificado de constatações, o operador de aeródromo deve

**▼ B**

- a) identificar a origem da não-conformidade;
- b) definir um plano de medidas corretivas; e
- c) demonstrar que tomou todas as medidas corretivas prescritas pela autoridade competente, no prazo acordado com a mesma, conforme definido na secção ADR.AR.C.055, alínea d).

**▼ M4****ADR.OR.C.025 Resposta imediata a um problema de segurança operacional — cumprimento das diretivas de segurança operacional**

Um operador de aeródromo deve aplicar todas as medidas de segurança, incluindo diretivas de segurança operacional, adotadas pela autoridade competente, em conformidade com a secção ADR.AR.A.030, alínea c), e a secção ADR.AR.A.040 do anexo II.

**▼ B****ADR.OR.C.030 Comunicação de ocorrências****▼ M4**

a) O operador de aeródromo comunica à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do aeródromo considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> e no Regulamento (UE) n.º 376/2014.

**▼ B**

b) Sem prejuízo do disposto na alínea a), o operador comunicará à autoridade competente e à organização responsável pela conceção do equipamento do aeródromo qualquer avaria, defeito técnico, desrespeito das limitações técnicas, ocorrência ou outras circunstâncias irregulares que tenham ou possam ter colocado em risco a segurança operacional e que não tenham resultado num acidente ou incidente grave.

c) Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, na Diretiva 2003/42/CE, no Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão <sup>(2)</sup> e no Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão <sup>(3)</sup>, as comunicações referidas nas alíneas a) e b) serão efetuadas conforme estabelecido pela autoridade competente e conterão todas as informações pertinentes sobre as anomalias que são do conhecimento do operador do aeródromo ou do prestador de serviços de gestão da placa de estacionamento.

**▼ M4**

d) As comunicações devem ser efetuadas pelo operador do aeródromo no prazo máximo de 72 horas após a identificação da anomalia a que a comunicação se refere, salvo se for impedido por circunstâncias excecionais.

e) Se pertinente, o operador do aeródromo deve elaborar um relatório de acompanhamento contendo informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar a ocorrência de futuras situações similares, logo que tais medidas sejam identificadas. Esse relatório deve ser elaborado na forma e do modo estabelecidos pelo Estado-Membro.

**▼ B****ADR.OR.C.040 Prevenção de incêndios**

O operador do aeródromo deve estabelecer procedimentos com vista à proibição de:

a) fumar na área de movimento, noutras áreas operacionais do aeródromo ou nos locais de armazenamento de combustível ou outros materiais inflamáveis;

b) utilização de chama não protegida ou exercício de uma atividade que possa criar perigo de incêndio:

1) nos locais de armazenamento de combustível ou outros materiais inflamáveis no interior do aeródromo;

2) na área de movimento ou noutras áreas operacionais do aeródromo, salvo se autorizada pelo operador do aeródromo.

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

<sup>(2)</sup> JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

<sup>(3)</sup> JO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

**▼ B****ADR.OR.C.045 Consumo de bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas e medicamentos**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer procedimentos relativos ao nível de consumo de bebidas alcoólicas, de substâncias psicoativas e de medicamentos:
- 1) pelo pessoal envolvido na operação, nos serviços de salvamento e combate a incêndios e na manutenção do aeródromo;
  - 2) por pessoas sem escolta que operem na área de movimento ou noutras áreas operacionais do aeródromo.
- b) Estes procedimentos devem incluir requisitos que proíbam tais pessoas de:
- 1) consumirem bebidas alcoólicas durante o seu período de trabalho;
  - 2) desempenharem qualquer tarefa sob a influência de:
    - i) bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas; ou
    - ii) qualquer medicamento que possa afetar as suas faculdades e colocar em risco a segurança.

**▼ M4****SUBPARTE D — GESTÃO — OPERADORES DE AERÓDROMOS (ADR.OR.D)****▼ B****ADR.OR.D.005 Sistema de gestão**

- a) O operador do aeródromo deve aplicar e manter um sistema de gestão que integre um sistema de gestão da segurança.
- b) O sistema de gestão deve incluir:
- 1) hierarquias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para toda a organização do operador do aeródromo, incluindo a responsabilização direta do administrador responsável pela segurança;
  - 2) uma descrição da filosofia e dos princípios gerais definidos pelo operador do aeródromo no domínio da segurança, designados por política de segurança, assinada pelo administrador responsável;
  - 3) um processo formal que assegure a identificação dos perigos nas operações;
  - 4) um processo formal que assegure a análise, a avaliação e a redução dos riscos de segurança operacional nas operações do aeródromo;
  - 5) os meios para verificar o desempenho de segurança operacional da organização do operador do aeródromo, em relação aos indicadores de desempenho e objetivos de desempenho em matéria de segurança operacional do sistema de gestão da segurança, e para validar a eficácia das medidas de controlo dos riscos de segurança;
  - 6) um processo formal para:
    - i) identificar alterações na organização e no sistema de gestão do operador do aeródromo, no aeródromo ou na sua operação, que possam afetar os processos, procedimentos e serviços estabelecidos;
    - ii) descrever os acordos que garantem o desempenho de segurança antes da aplicação das alterações; e
    - iii) eliminar ou modificar as medidas de controlo dos riscos de segurança operacional que já não são necessárias ou eficazes devido a alterações no ambiente operacional;
  - 7) um processo formal para analisar o sistema de gestão referido na alínea a), identificar as causas do desempenho deficiente do sistema de gestão da segurança, determinar as implicações desse desempenho deficiente nas operações e eliminar ou mitigar essas causas;

**▼ B**

- 8) um programa de formação em matéria de segurança operacional que garanta que o pessoal envolvido na operação, nos serviços de salvamento e combate a incêndios, na manutenção e na gestão do aeródromo possui formação e qualificação para desempenhar as suas funções no âmbito do sistema de gestão da segurança;
  - 9) meios formais de comunicação em matéria de segurança operacional que assegurem que o pessoal tem um conhecimento correto do sistema de gestão da segurança, transmitam as informações críticas em matéria de segurança operacional e expliquem as razões subjacentes à adoção das medidas de segurança operacional e à introdução ou alteração dos procedimentos de segurança operacional;
  - 10) a coordenação do sistema de gestão da segurança operacional com o plano de resposta a emergências do aeródromo; e a coordenação deste último com os planos de resposta a emergências das organizações com que interage durante a prestação dos serviços do aeródromo; e
  - 11) um processo formal para monitorizar o cumprimento dos requisitos pertinentes por parte da organização.
- c) O operador do aeródromo deve documentar todos os processos fundamentais do sistema de gestão.
  - d) O sistema de gestão deve corresponder à dimensão da organização e das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados inerentes a essas atividades.
  - e) Caso o operador do aeródromo possua também um certificado de prestação de serviços de navegação aérea, deve certificar-se de que o sistema de gestão abrange todas as atividades incluídas no âmbito dos seus certificados.

**▼ M5****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.

**▼ M5**

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

**▼ B****ADR.OR.D.010 Atividades contratadas**

- a) As atividades contratadas incluem todas as atividades abrangidas pelo âmbito da certificação do operador do aeródromo que sejam realizadas por outras organizações, elas próprias certificadas para o exercício dessas atividades ou, caso não estejam certificadas, que exerçam a sua atividade ao abrigo da aprovação do operador do aeródromo. Quando da contratação ou aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua atividade, o operador do aeródromo deve assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis.
- b) Sempre que o operador do aeródromo contrata parte da sua atividade a uma organização não certificada nos termos da presente parte para realizar essa atividade, a organização contratada exerce a atividade ao abrigo da aprovação do operador do aeródromo e sob a sua supervisão. O operador do aeródromo deve garantir o acesso da autoridade competente à organização contratada para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.

**ADR.OR.D.015 Requisitos em matéria de pessoal**

- a) O operador do aeródromo deve nomear um administrador responsável, com poderes para assegurar o financiamento e a realização de todas as atividades de acordo com os requisitos aplicáveis. Ao administrador responsável caberá estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz.
- b) O operador do aeródromo deve nomear pessoas responsáveis pela gestão e supervisão das seguintes áreas:
  - 1) serviços operacionais do aeródromo; e
  - 2) manutenção do aeródromo.
- c) O operador do aeródromo deve nomear uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis pelo desenvolvimento, manutenção e gestão corrente do sistema de gestão da segurança operacional.

Essas pessoas devem atuar de modo independente dos outros responsáveis da organização, ter acesso direto ao administrador responsável e à gestão adequada para as questões de segurança operacional e responder perante o administrador responsável.

- d) O operador do aeródromo deve dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis.
- e) O operador do aeródromo deve nomear um número suficiente de supervisores de pessoal, com obrigações e responsabilidades definidas, tendo em conta a sua estrutura organizacional e o número de pessoas empregadas.
- f) O operador do aeródromo deve assegurar que o pessoal envolvido na operação, manutenção e gestão do aeródromo possui formação adequada em conformidade com o programa de formação.

**▼ M5****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.

**▼ M5**

- 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.

**▼ M5**

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.

**▼ B****ADR.OR.D.020 Requisitos em matéria de instalações**

- a) O operador do aeródromo deve assegurar que estão disponíveis instalações adequadas para o seu pessoal ou para o pessoal contratado pelas partes com as quais celebrou um contrato para a prestação de serviços operacionais e de manutenção do aeródromo.
- b) O operador do aeródromo deve designar áreas adequadas para o armazenamento de mercadorias perigosas movimentadas no aeródromo, em conformidade com as Instruções Técnicas.

**ADR.OR.D.025 Coordenação com outras organizações**

O operador do aeródromo deve certificar-se de que:

- a) o sistema de gestão do aeródromo aborda a coordenação e a interface com os procedimentos de segurança operacional de outras organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo; e
- b) essas organizações dispõem de procedimentos de segurança operacional para dar cumprimento aos requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução, bem como aos requisitos estabelecidos no manual do aeródromo.

**ADR.OR.D.027 Programas de segurança**

O operador do aeródromo deve:

- a) estabelecer, coordenar e aplicar programas para promover a segurança operacional e o intercâmbio de informações de segurança operacional relevantes; e
- b) incentivar o envolvimento nesses programas das organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo.

**ADR.OR.D.030 Sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer e aplicar um sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional para todo o pessoal e as organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo, com vista à promoção da segurança operacional no aeródromo e à utilização segura do mesmo.

**▼ B**

- b) O operador do aeródromo, nos termos do disposto na secção ADR.OR.D.005, alínea b), subalínea 3), deve:
- 1) exigir que o pessoal e as organizações mencionadas na alínea a) utilizam o sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional para a comunicação obrigatória de qualquer acidente, incidente grave e ocorrência; e
  - 2) assegurar que o sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional pode ser utilizado para a comunicação voluntária de qualquer defeito, erro ou risco que possam afetar a segurança.
- c) O sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional deve proteger a identidade do autor do relatório, promover a comunicação voluntária de informações e prever a possibilidade de apresentação anónima de relatórios.
- d) O operador do aeródromo deve:
- 1) registar todos os relatórios apresentados;
  - 2) analisar e avaliar os relatórios, conforme adequado, a fim de corrigir as deficiências em matéria de segurança operacional e identificar tendências;
  - 3) assegurar que todas as organizações que operam ou prestam serviços no aeródromo relevantes para os problemas de segurança operacional participam na análise desses relatórios e que as medidas corretivas e/ou preventivas identificadas são aplicadas;
  - 4) realizar investigações com base nos relatórios, se pertinente; e
  - 5) abster-se de atribuir culpas, em conformidade com os princípios de uma «cultura justa» (*just culture*).

**ADR.OR.D.035 Arquivo**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer um sistema adequado de arquivo, que abranja o exercício de todas as suas atividades no âmbito do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e das suas regras de execução.
- b) O formato dos registos será especificado no manual do aeródromo.
- c) Os registos serão armazenados de forma a garantir a proteção dos mesmos contra danos, alterações e furto.
- d) Os registos devem ser conservados durante um período de, pelo menos, cinco anos, com exceção dos registos abaixo mencionados, que devem ser conservados:
- 1) no caso da base de certificação do aeródromo, dos meios de conformidade alternativos em utilização e dos certificados atuais do aeródromo ou do operador do aeródromo, durante o período de validade do certificado;
  - 2) no caso dos acordos com outras organizações, durante o período de vigência desses acordos;
  - 3) no caso dos manuais dos equipamentos do aeródromo ou dos sistemas nele utilizados, durante o período da sua utilização no aeródromo;
  - 4) no caso dos relatórios de avaliação da segurança, durante o período de duração do ciclo de vida do sistema/procedimento/atividade;
  - 5) no caso dos comprovativos da formação e das qualificações e dos registos médicos do pessoal, bem como das suas verificações de proficiência, se aplicável, durante um período de, pelo menos, quatro anos após o termo do contrato de trabalho ou até à realização de uma auditoria à sua área profissional pela autoridade competente;

**▼ M5**

- 6) no caso do registo dos perigos, na sua versão atual;
  - 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;
- e

**▼ M5**

- 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.

**▼ B**

- e) Todos os registos estão sujeitos à legislação aplicável em matéria de proteção de dados.

**SUBPARTE E — MANUAL E DOCUMENTAÇÃO DO AERÓDROMO  
(ADR.OR.E)****ADR.OR.E.005 Manual do aeródromo**

- a) O operador do aeródromo deve elaborar e manter um manual de aeródromo.
- b) O conteúdo do manual deve refletir a base de certificação e os requisitos estabelecidos na presente Parte e na Parte-ADR.OPS, conforme aplicável, e não deve contrariar os termos do certificado. O manual do aeródromo deve conter todas as referências necessárias para a utilização, operação e manutenção seguras do aeródromo e do seu equipamento, bem como informações sobre as suas superfícies delimitadoras de obstáculos e de proteção e outras superfícies associadas ao aeródromo.
- c) O manual do aeródromo pode ser editado em partes separadas.
- d) O operador do aeródromo deve assegurar que todo o pessoal do aeródromo e o pessoal relevante das outras organizações tenham facilmente acesso às partes do manual do aeródromo pertinentes para as funções e responsabilidades que lhes incumbem.
- e) O operador do aeródromo deve:
  - 1) apresentar à autoridade competente as alterações e revisões previstas do manual do aeródromo, referentes a questões sujeitas a aprovação prévia nos termos da secção ADR.OR.B.040, antes da data da sua entrada em vigor, e assegurar que não entram em vigor antes da aprovação da autoridade competente; ou
  - 2) apresentar à autoridade competente as alterações e revisões previstas do manual do aeródromo antes da sua entrada em vigor, se essas alterações ou revisões exigirem apenas uma notificação à autoridade competente nos termos das secções ADR.OR.B.040, alínea d), e ADR.OR.B.015, alínea b).
- f) Sem prejuízo do disposto na alínea e), se for necessário efetuar alterações ou revisões imediatas, por razões de segurança, estas podem ser publicadas e imediatamente aplicadas, desde que tenha sido apresentado o indispensável pedido de aprovação.
- g) O operador do aeródromo deve:
  - 1) rever o conteúdo do manual do aeródromo, assegurar a sua atualização e introduzir alterações sempre que necessário;
  - 2) incorporar todas as alterações e revisões exigidas pela autoridade competente; e
  - 3) dar a conhecer a todo o pessoal do aeródromo e pessoal relevante das outras organizações as alterações pertinentes para o desempenho das suas funções e responsabilidades.
- h) O operador do aeródromo deve garantir que as informações colhidas noutros documentos aprovados, bem como quaisquer alterações às mesmas, são corretamente refletidas no manual do aeródromo. Tal não o impede de publicar, no dito manual, dados e procedimentos mais conservadores.

**▼ B**

- i) O operador do aeródromo deve assegurar que:
  - 1) o manual do aeródromo é redigido num idioma que a autoridade competente considere aceitável; e
  - 2) todo o pessoal compreende a língua em que foram redigidas as partes do manual do aeródromo e outros documentos operacionais que dizem diretamente respeito às suas obrigações e responsabilidades.
- j) O operador do aeródromo deve assegurar que o manual do aeródromo:
  - 1) é assinado pelo administrador responsável do aeródromo;
  - 2) é editado em formato impresso ou eletrónico e de fácil revisão;
  - 3) dispõe de um sistema de gestão de controlo de versões que é aplicado e claramente indicado no próprio manual; e
  - 4) respeita os princípios relacionados com os fatores humanos e tem uma estrutura que facilita a sua elaboração, utilização e revisão.
- k) O operador do aeródromo deve conservar no aeródromo, pelo menos, uma cópia completa e atual do manual do aeródromo e disponibilizá-la para inspeção pela autoridade competente.
- l) O conteúdo do manual do aeródromo deve ser o seguinte:
  - 1) Generalidades;
  - 2) Sistema de gestão do aeródromo, requisitos de qualificação e formação;
  - 3) Dados da localização do aeródromo;
  - 4) Dados do aeródromo de comunicação obrigatória ao Serviço de Informação Aeronáutica; e
  - 5) Dados dos procedimentos de operação do aeródromo, do seu equipamento e medidas de segurança.

**ADR.OR.E.010 Requisitos em matéria de documentação**

- a) O operador do aeródromo deverá garantir a disponibilização de qualquer outra documentação obrigatória e das alterações associadas.
- b) O operador do aeródromo deverá ser capaz de distribuir prontamente instruções operacionais e outras informações.

**▼ M4****SUBPARTE F — SERVIÇO DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO (ADR.OR.F)****ADR.OR.F.001 Responsabilidades da organização responsável pela prestação da AMS**

A organização responsável pela prestação da AMS deve fornecer o serviço de gestão da placa de estacionamento em conformidade com:

- a) Os requisitos estabelecidos no anexo VII do Regulamento (UE) 2018/1139 e no anexo III (parte ADR.OR) e no anexo IV (parte ADR.OPS) do presente regulamento;
- b) A sua declaração;
- c) Os procedimentos operacionais incluídos no manual do aeródromo;
- d) O seu manual do sistema de gestão, em conformidade com a secção ADR.OR.F.095;
- e) Outros manuais utilizados para a prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento.

**▼ M4****ADR.OR.F.005 Declaração da organização responsável pela prestação de AMS**

a) Se uma organização responsável pela prestação de AMS pretender fornecer orientações às aeronaves, tal como previsto na alínea a), pontos 1) e 2), da secção ADR.OPS.D.001, no mínimo, deverá apresentar uma declaração à autoridade competente pelo menos dois meses antes da data prevista para o início da prestação do serviço. Essa declaração deve incluir as indicações seguintes:

- 1) nome da organização responsável pela prestação do AMS;
- 2) dados de contacto da organização responsável pela prestação do AMS;
- 3) nome e dados de contacto do administrador responsável;
- 4) nome do(s) aeródromo(s) no Estado-Membro onde o serviço será prestado;
- 5) uma lista dos aeródromos situados noutros Estados-Membros onde o serviço é prestado;
- 6) a data prevista para o início da prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento;
- 7) uma declaração que confirme que estabeleceu acordos formais com o operador do aeródromo e o prestador de serviços de tráfego aéreo no aeródromo onde tenciona prestar o serviço de gestão da placa;
- 8) uma declaração que confirme que a organização responsável pela prestação do AMS desenvolveu uma política de segurança e aplicará essa política durante a prestação do serviço abrangido pela declaração, em conformidade com a secção ADR.OR.F.045, alínea b), ponto 2);
- 9) uma declaração que confirme que a organização responsável pela prestação do AMS cumpre e continuará a cumprir, durante a prestação do serviço abrangido pela declaração, os requisitos aplicáveis do anexo VII do Regulamento (UE) 2018/1139 e do anexo III (parte ADR.OR) e do anexo IV (parte ADR.OPS) do presente regulamento;

b) Em derrogação da alínea a), quando um operador de aeródromo ou um prestador de serviços de tráfego aéreo certificado pretende prestar um serviço de gestão da placa de estacionamento, deve:

- (1) notificar a autoridade competente;
- (2) rever a sua política de segurança de modo a incluir a prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento;
- (3) apresentar à autoridade competente o programa de formação do pessoal envolvido na prestação do serviço.

**ADR.OR.F.010 Manutenção da validade de uma declaração**

As declarações feitas por uma organização responsável pela prestação de AMS em conformidade com a secção ADR.OR.F.005 permanecem válidas nas seguintes condições:

a) A organização responsável pela prestação de AMS cumpre os requisitos estabelecidos no anexo VII do Regulamento (UE) 2018/1139 e no anexo III (parte ADR.OR) e com o anexo IV (parte ADR.OPS) do presente regulamento, tendo em conta as disposições relativas ao tratamento das constatações especificadas na secção ADR.OR.F.035 do presente anexo;

**▼ M4**

- b) A autoridade competente pode aceder à organização responsável pela prestação de AMS em conformidade com a secção ADR.OR.F.030 do presente anexo, a fim de determinar a conformidade permanente com os requisitos estabelecidos no anexo VII do Regulamento (UE) 2018/1139 e no anexo III (parte ADR.OR) e com o anexo IV (parte ADR.OPS) do presente regulamento;
- c) A organização responsável pela prestação de AMS não retirou a declaração e não foi notificada pela autoridade competente para cessar parte ou a totalidade dos serviços abrangidos pela declaração.

**ADR.OR.F.015 Início da prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento**

A organização responsável pela prestação do AMS deve dar início à prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento no aeródromo após:

- a) A declaração ter sido recebida pela autoridade competente;
- b) Ter estabelecido disposições formais com o operador de aeródromo e com o prestador de serviços de tráfego aéreo certificado no aeródromo no qual o serviço irá ser prestado em conformidade com as secções ADR.OR.F.085 e ADR.OR.F.090, respetivamente;
- c) Ter apresentado elementos de prova de que o seu pessoal completou a formação inicial e a formação operacional exigidas.

**ADR.OR.F.020 Cessação da prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento**

Uma organização responsável pela prestação de AMS que pretenda pôr termo, de forma definitiva, à prestação do serviço num aeródromo deve:

- a) Notificar o mais rapidamente possível o operador do aeródromo e a autoridade competente, de modo a permitir que sejam tomadas as medidas adequadas para assegurar a continuidade do serviço em segurança;
- b) Apresentar à autoridade competente uma declaração alterada ou solicitar o cancelamento do registo da declaração, na data em que cessa a prestação do serviço.

**ADR.OR.F.025 Alterações**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS deve coordenar com o operador do aeródromo quaisquer alterações às informações contidas na declaração especificada na secção ADR.OR.F.005, alínea a), ao programa de formação ou ao manual do sistema de gestão referido, respetivamente, na secção ADR.OR.F.005, alínea b) e na secção ADR.OR.F.095.
- b) A organização responsável pela prestação de AMS deve notificar, sem demora injustificada, a autoridade competente de quaisquer alterações especificadas na alínea a) e, se necessário, apresentar uma declaração atualizada.
- c) A organização responsável pela prestação de AMS deve fornecer à autoridade competente a documentação pertinente, em conformidade com a alínea d).
- d) No quadro do seu sistema de gestão referido no ponto ADR.OR.F.045, a organização responsável pela prestação de AMS que propõe uma alteração da sua organização, do seu sistema de gestão ou do seu programa de formação deve:

**▼ M4**

- 1) determinar as interdependências com quaisquer partes afetadas, planear e realizar uma avaliação da segurança operacional em coordenação com essas organizações;
- 2) harmonizar os pressupostos e as medidas de redução dos riscos das partes afetadas, de forma sistemática;
- 3) assegurar uma avaliação global da alteração, incluindo interações eventualmente necessárias;
- 4) assegurar que são estabelecidos e documentados argumentos válidos e completos, bem como elementos de prova e critérios de segurança, para apoiar a avaliação da segurança, e que a alteração permite melhorar a segurança operacional sempre que for razoavelmente praticável.

**ADR.OR.F.030 Acesso**

Para determinar se uma organização responsável pela prestação do AMS atua em conformidade com a sua declaração, a organização responsável pela prestação de AMS deve assegurar que qualquer pessoa devidamente autorizada pela autoridade competente, a qualquer momento:

- a) Tenha acesso a quaisquer instalações, documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante para a sua atividade;
- b) Seja autorizada a realizar ou testemunhar qualquer ação, inspeção, teste, avaliação ou exercício que a autoridade competente considere necessário.

**ADR.OR.F.035 Constatações e medidas corretivas**

- a) Após a autoridade competente ter comunicado uma constatação a uma organização responsável pela prestação de AMS em conformidade com a secção ADR.AR.C.055 do anexo II, a organização responsável pela prestação de AMS tomará as seguintes medidas dentro do prazo determinado pela autoridade competente:

- 1) identificar as causas profundas da não conformidade;
- 2) definir um plano de medidas corretivas;
- 3) demonstrar que tomou todas as medidas corretivas prescritas pela autoridade competente, no prazo acordado com a mesma, em conformidade com o anexo II, secção ADR.AR.C.055, alínea d).

- b) A organização responsável pela prestação de AMS deve informar o operador do aeródromo das ações especificadas na alínea a) e, se for caso disso, coordenar essas ações com o operador do aeródromo.

**ADR.OR.F.040 Resposta imediata a um problema de segurança operacional — cumprimento das diretivas de segurança operacional**

A organização responsável pela prestação de AMS deve:

- a) Executar quaisquer medidas de segurança, incluindo diretivas de segurança, adotadas pela autoridade competente em conformidade com a secção ADR.AR.A.030, alínea c), e com a secção ADR.AR.A.040 do anexo II;
- b) Ao aplicar as medidas referidas na alínea a), coordenar a sua ação com o operador do aeródromo e o prestador de serviços de tráfego aéreo, se necessário.

**ADR.OR.F.045 Sistema de gestão**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS, o operador do aeródromo ou o prestador de serviços de tráfego aéreo, se este último prestar parcial ou exclusivamente serviços de gestão da placa de estacionamento, devem aplicar e manter um sistema de gestão que integre um sistema de gestão da segurança que abranja também essas atividades.

**▼ M4**

- b) O sistema de gestão deve incluir:
- 1) hierarquias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para toda a organização, incluindo a responsabilização direta do administrador responsável pela segurança;
  - 2) uma descrição da filosofia e dos princípios gerais da organização responsável pela prestação de AMS no domínio da segurança, designados por política de segurança, assinada pelo administrador responsável;
  - 3) um processo formal que assegure a identificação dos perigos nas operações;
  - 4) um processo formal que assegure a análise, a avaliação e a redução dos riscos de segurança operacional na prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento;
  - 5) os meios para verificar o desempenho de segurança operacional da organização responsável pela prestação de AMS, em relação aos indicadores de desempenho e objetivos de desempenho em matéria de segurança operacional do sistema de gestão da segurança, e para validar a eficácia das medidas de controlo dos riscos de segurança;
  - 6) um processo formal para:
    - i) identificar alterações na organização, no sistema de gestão ou na prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento, que possam afetar os processos, procedimentos e serviços estabelecidos;
    - ii) descrever os acordos que garantem o desempenho de segurança antes da aplicação das alterações;
    - iii) eliminar ou modificar as medidas de controlo dos riscos de segurança que já não são necessárias ou eficazes devido a alterações no ambiente operacional;
  - 7) um processo formal para analisar o sistema de gestão referido na alínea a), identificar as causas do desempenho deficiente do sistema de gestão da segurança, determinar as implicações desse desempenho deficiente nas operações e eliminar ou mitigar essas causas;
  - 8) um programa de formação em matéria de segurança que garanta que o pessoal envolvido na prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento possui formação e qualificação para desempenhar as suas funções no âmbito do sistema de segurança;
  - 9) meios formais de comunicação em matéria de segurança operacional que assegurem que o pessoal tem um conhecimento correto do sistema de gestão da segurança, transmitam as informações críticas em matéria de segurança operacional e expliquem as razões subjacentes à adoção das medidas de segurança operacional e à introdução ou alteração dos procedimentos de segurança operacional;
  - 10) um processo formal para monitorizar o cumprimento dos requisitos pertinentes por parte da organização.
- c) A organização responsável pela prestação de AMS documentará os principais processos do sistema de gestão num manual.

**ADR.OR.F.050 Apresentação de relatórios sobre anomalias dos sistemas utilizados na prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento**

Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 376/2014, a organização responsável pela prestação de AMS deverá comunicar à autoridade competente do Estado no qual o aeródromo se encontra situado, ao operador do aeródromo e à organização responsável pela conceção de quaisquer equipamentos de aeródromo utilizados na prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento, quaisquer anomalias, defeitos técnicos, transgressões das limitações técnicas, ocorrências ou outras circunstâncias irregulares que tenham colocado ou possam ter colocado em risco a segurança e que não tenham originado acidentes ou incidentes graves.

**▼ M4****ADR.OR.F.055 Sistema de apresentação de relatórios de segurança**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS deve estabelecer e aplicar um sistema de apresentação de relatórios de segurança para o seu pessoal.
- b) Enquanto parte do processo a que se refere a secção ADR.OR.F.045, alínea b), ponto 3), a organização responsável pela prestação de AMS deve assegurar que:
  - 1) o seu pessoal utiliza o sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional para a comunicação obrigatória de qualquer acidente, incidente grave e ocorrência;
  - 2) o sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional pode ser utilizado para a comunicação voluntária de qualquer defeito, erro ou risco que possam afetar a segurança.
- c) O sistema de apresentação de relatórios de segurança operacional deve proteger a identidade do autor do relatório, promover a comunicação voluntária de informações e prever a possibilidade de apresentação anónima de relatórios.
- d) A organização responsável pela prestação de AMS deve:
  - 1) registar todos os relatórios apresentados;
  - 2) transmiti-los ao operador do aeródromo e, se for caso disso, ao prestador de serviços de tráfego aéreo;
  - 3) analisá-los e avaliá-los, em cooperação com os operadores dos aeródromos ou com os prestadores de serviços de tráfego aéreo, a fim de corrigir as deficiências de segurança e identificar as tendências;
  - 4) participar na investigação dos relatórios conduzidos pelo operador do aeródromo, conforme adequado;
  - 5) abster-se de atribuir culpas, em conformidade com os princípios de uma «cultura justa» (*«just culture»*).

**ADR.OR.F.060 Programas de segurança**

A organização responsável pela prestação de AMS deve participar nos programas de segurança estabelecidos pelo operador do aeródromo.

**ADR.OR.F.065 Requisitos do pessoal**

- a) A organização responsável pela prestação da AMS deve:
  - 1) nomear um administrador responsável, com poderes para assegurar o financiamento e a realização de todas as atividades de acordo com os requisitos aplicáveis. Ao administrador responsável caberá estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz;
  - 2) nomear uma pessoa responsável pela gestão e supervisão dos serviços operacionais relacionados com a gestão da placa de estacionamento;
  - 3) nomear uma pessoa responsável pelo desenvolvimento, pela manutenção e gestão corrente do sistema de gestão da segurança. Essa pessoa deve atuar de modo independente dos outros responsáveis da organização, ter acesso direto ao administrador responsável e à gestão adequada para as questões de segurança operacional e responder perante o administrador responsável;
  - 4) dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis;

**▼ M4**

- 5) nomear um número suficiente de supervisores de pessoal, com obrigações e responsabilidades definidas, tendo em conta a sua estrutura organizacional e o número de pessoas empregadas;
  - 6) assegurar que o pessoal envolvido na prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento possui formação adequada em conformidade com o programa de formação.
- b) No caso de o operador do aeródromo ou o prestador de serviços de tráfego aéreo prestar parcial ou exclusivamente o serviço de gestão da placa de estacionamento, deve assegurar que os requisitos da alínea a) sejam incluídos na atribuição de responsabilidades estabelecida nos respetivos sistemas de gestão.

**ADR.OR.F.075 Consumo de bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas e medicamentos**

A organização responsável pela prestação de AMS deve aplicar os procedimentos estabelecidos pelo operador do aeródromo em conformidade com a secção ADR.OR.C.045, no que respeita ao consumo de bebidas alcoólicas, substâncias psicoativas e medicamentos, pelo seu pessoal envolvido na prestação do serviço de gestão da placa de estacionamento.

**ADR.OR.F.080 Conservação de registos**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS deve estabelecer um sistema de conservação de registos adequado, que abranja todas as suas atividades realizadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução com base nele adotados.
- b) O formato dos registos será especificado no manual do sistema de gestão do aeródromo.
- c) Os registos devem ser conservados de modo a garantir a sua proteção contra danos, alterações e furto.
- d) Os registos devem ser conservados durante um período mínimo de cinco anos. Não obstante:
- 1) a presente declaração deve ser conservada durante o seu período de validade;
  - 2) no caso dos acordos escritos com outras organizações, durante o período de vigência desses acordos;
  - 3) no caso dos relatórios de avaliação da segurança, durante o período de duração do ciclo de vida do sistema/procedimento ou atividade;
  - 4) no caso dos comprovativos da formação e das qualificações do pessoal, bem como das suas verificações de proficiência, se aplicável, durante um período de, pelo menos, quatro anos após o termo do contrato de trabalho ou até à realização de uma auditoria à sua área profissional pela autoridade competente;
- e) A organização responsável pela prestação de AMS deve estabelecer e manter um registo dos perigos.

**ADR.OR.F.085 Acordo formal entre a organização responsável pela prestação de AMS e o operador do aeródromo**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS deve ter um acordo formal com o operador do aeródromo no qual tenciona prestar serviços de gestão da placa de estacionamento.
- b) O acordo deve ser celebrado antes do início da prestação do serviço.
- c) A atribuição de tarefas deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
- 1) duração do acordo;

**▼ M4**

- 2) definição do domínio em que será prestado o serviço de gestão da placa de estacionamento;
- 3) lista dos serviços que serão prestados pela organização responsável pela prestação de AMS;
- 4) métodos de intercâmbio de informações operacionais entre o operador do aeródromo e a organização responsável pela prestação de AMS.

**ADR.OR.F.090 Acordo formal entre a organização responsável pela prestação de AMS e o prestador de serviços de tráfego aéreo**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS deve ter um acordo formal com o prestador de serviços de tráfego aéreo do aeródromo no qual tenciona prestar serviços de gestão da placa de estacionamento.
  - b) O acordo deve ser celebrado antes do início da prestação do serviço.
  - c) A atribuição de tarefas deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
    - 1) duração do acordo;
    - 2) âmbito dos serviços a prestar, incluindo a coordenação das autorizações para colocar motores em marcha, rolagem e manobra de recuo de aeronaves;
    - 3) pontos de entrega entre o serviço de gestão da placa de estacionamento e o prestador do serviço de tráfego aéreo;
    - 4) métodos de intercâmbio de informações operacionais entre o prestador de serviços de tráfego aéreo do aeródromo e a organização responsável pela prestação de AMS;
    - 5) coordenação das autorizações para colocar motores em marcha, rolagem e manobra de recuo de aeronaves.

**ADR.OR.F.095 Manual do sistema de gestão**

- a) A organização responsável pela prestação de AMS deve:
  - 1) estabelecer e manter um manual do sistema de gestão;
  - 2) assegurar que o seu pessoal disponha de um fácil acesso ao manual e tenha conhecimento de quaisquer alterações ao mesmo;
  - 3) após consulta e em coordenação com o operador do aeródromo, fornecer à autoridade competente as alterações e revisões do manual previstas antes da data de entrada em vigor;
  - 4) rever o conteúdo do manual, assegurar a sua atualização e introduzir alterações sempre que necessário;
  - 5) incorporar todas as alterações e revisões do manual exigidas pela autoridade competente;
  - 6) comunicar a outras organizações interessadas alterações relevantes para as suas funções;
  - 7) garantir que as informações colhidas noutros documentos aprovados, bem como quaisquer alterações às mesmas, são corretamente refletidas no manual;
  - 8) garantir que o manual é redigido num idioma que a autoridade competente considere aceitável;
  - 9) garantir que todo o pessoal compreende a língua em que foram redigidas as partes do manual e outros documentos operacionais que dizem diretamente respeito às suas obrigações e responsabilidades;

**▼ M4**

- 10) assegurar que o manual é assinado pelo administrador responsável da organização;
  - 11) assegurar que o manual é editado em formato impresso ou eletrónico e de fácil revisão;
  - 12) assegurar que o manual dispõe de um sistema de gestão de controlo de versões que é aplicado e claramente indicado no próprio manual;
  - 13) assegurar que o manual respeita os princípios relacionados com os fatores humanos e tem uma estrutura que facilita a sua elaboração, utilização e revisão;
  - 14) conservar no aeródromo, pelo menos, uma cópia completa e atual do manual e disponibilizá-la para inspeção pela autoridade competente.
- b) O conteúdo do manual deve ser estruturado do seguinte modo:
- 1) parte geral;
  - 2) sistema de gestão da organização e requisitos de qualificação do prestador.
- c) No caso de o operador do aeródromo ou o prestador de serviços de tráfego aéreo prestar parcial ou exclusivamente o serviço de gestão da placa de estacionamento, deve assegurar que os requisitos pertinentes da alínea b) sejam incluídos no manual do aeródromo ou no manual de operações dos serviços de tráfego aéreo, respetivamente.

**ADR.OR.F.100 Requisitos em matéria de documentação**

A organização responsável pela prestação de AMS deve:

- a) Disponibilizar ao seu pessoal as partes do manual do aeródromo relacionadas com a prestação de serviços de gestão da placa de estacionamento;
- b) Colocar à disposição qualquer outra documentação exigida pela autoridade competente e as suas alterações;
- c) Divulgar sem demora instruções operacionais e outras informações.

**▼ B***ANEXO IV***Parte Requisitos aplicáveis às operações — Aeródromos (Parte ADR.OPS)**

## SUBPARTE A — DADOS DO AERÓDROMO (ADR.OPS.A)

**ADR.OPS.A.005 Dados do aeródromo**

O operador do aeródromo deve, conforme adequado:

- a) determinar, documentar e manter os dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis;
- b) facultar os dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis aos utilizadores e aos prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços de informação aeronáutica pertinentes.

**▼ M5****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****ADR.OPS.A.015 Coordenação entre os operadores de aeródromos e os prestadores de serviços de informação aeronáutica**

- a) Para garantir que os prestadores de serviços de informação aeronáutica obtêm informações que lhes permitam fornecer e dispor de informações atualizadas antes e durante o voo, o operador do aeródromo deve tomar providências para lhes comunicar, logo que possível, os seguintes elementos:
- 1) informações sobre as condições do aeródromo, a remoção de aeronaves desativadas, o salvamento e combate a incêndios e os sistemas visuais indicadores de ladeira de descida;
  - 2) o estado operacional das instalações conexas, dos serviços e meios auxiliares de ajuda à navegação existentes no aeródromo;
  - 3) qualquer outra informação considerada de importância operacional.
- b) Antes de introduzir alterações no sistema de navegação aérea, o operador do aeródromo deve ter em devida conta o tempo necessário para os serviços de informação aeronáutica pertinentes prepararem, produzirem e emitirem material relevante para publicação.

**▼ M5****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 Detecção 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 detecção 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 <sup>(1)</sup> cumprem as especificações do catálogo de dados.

<sup>(1)</sup> 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).

**▼ M5****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.

**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;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M5**

- 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 SNOW-TAM 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;

**▼ M5**

- 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).

**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.

**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;

**▼ M5**

- 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.

**▼ M6****ADR.OPS.A.070 Informações sobre o sistema de iluminação do aeródromo**

O operador do aeródromo deve comunicar aos serviços de informação aeronáutica as informações sobre as partes do sistema de iluminação do aeródromo em que as unidades luminosas são constituídas por luzes de díodos emissores de luz (LED).

**ADR.OPS.A.075 Cartas**

O operador do aeródromo, quer diretamente quer através de acordos com terceiros, deve assegurar que as cartas relevantes para o aeródromo são publicadas na AIP pelo prestador de serviços de informação aeronáutica.

**ADR.OPS.A.080 Informação sobre radionavegação e ajudas à aterragem**

- a) O operador do aeródromo deve assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, que são fornecidas aos serviços de informação aeronáutica informações sobre as ajudas à radionavegação e à aterragem associadas à aproximação por instrumentos e aos procedimentos de área terminal no aeródromo.
- b) As informações referidas na alínea a) devem incluir os seguintes elementos:
1. Tipos de ajudas;
  2. Variação magnética até ao grau mais próximo, consoante for adequado;
  3. Tipo de operação apoiada para ILS/MLS/GLS, GNSS básico e SBAS;
  4. Classificação para ILS;
  5. Classificação da instalação e designação(ões) de instalações de aproximação para GBAS;
  6. No caso do VOR/ILS/MLS, também a declinação da estação ao grau mais próximo utilizado para o alinhamento técnico da ajuda;

**▼ M6**

7. Identificação, se requerida;
8. Frequências, número de canais, prestador do serviço e identificador do canal de referência (RPI), conforme adequado;
9. Período de funcionamento, se aplicável;
10. Coordenadas geográficas em graus, minutos, segundos e décimas de segundo da posição da antena transmissora, conforme adequado;
11. Elevação da antena transmissora DME arredondada aos 30 metros (100 pés) mais próximos e do equipamento de medição de distância de precisão (DME/P) aos 3 metros (10 pés) mais próximos, elevação do ponto de referência GBAS arredondada ao metro ou pé mais próximo e altura elipsoidal do ponto arredondada ao metro ou pé mais próximo; para o SBAS, a altura elipsoidal do ponto da soleira de aterragem (LTP) ou do ponto da soleira fictícia (FTP) arredondada ao metro ou pé mais próximo;
12. Raio de volume do serviço do ponto de referência GBAS arredondado ao quilómetro ou à milha marítima mais próxima; e
13. Observações.

**ADR.OPS.A.085 Informações sobre a penetração da superfície do segmento visual (VSS)**

O operador do aeródromo deve assegurar, diretamente ou através de acordos com terceiros, que são fornecidas aos serviços de informação aeronáutica informações sobre a penetração da superfície do segmento visual, incluindo os mínimos de procedimento e os procedimentos afetados.

**▼ B****SUBPARTE B — SERVIÇOS OPERACIONAIS, EQUIPAMENTO E INSTALAÇÕES DO AERÓDROMO (ADR.OPS.B)****ADR.OPS.B.001 Prestação de serviços**

Os serviços previstos na subparte B do presente anexo devem ser prestados no aeródromo pelo operador do aeródromo, direta ou indiretamente.

**▼ M5****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.

**▼ B****ADR.OPS.B.005 Plano de emergência do aeródromo**

O operador do aeródromo deve estabelecer e aplicar um plano de emergência do aeródromo que:

- a) seja compatível com as operações de aeronaves e outras atividades realizadas no aeródromo;
- b) preveja a coordenação das organizações adequadas em resposta a uma emergência que ocorra no aeródromo ou na sua área envolvente; e
- c) contenha procedimentos para a realização de testes periódicos da adequação do plano e para a análise dos resultados, a fim de melhorar a sua eficácia.

**▼ B****ADR.OPS.B.010 Serviços de salvamento e combate a incêndios**

- a) O operador do aeródromo deve assegurar que:
- 1) dispõe de instalações, equipamento e serviços de salvamento e combate a incêndios;
  - 2) dispõe de equipamento adequado, agentes extintores de incêndios e pessoal em número suficiente para responder em tempo útil;
  - 3) o pessoal de salvamento e combate a incêndios possui a formação, as qualificações e o equipamento adequados para operar no ambiente do aeródromo; e
  - 4) o pessoal de salvamento e combate a incêndios potencialmente obrigado a atuar em situações de emergência aeronáutica demonstra que possui a aptidão médica para desempenhar as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de atividade.
- b) O operador do aeródromo deve estabelecer e aplicar um programa de formação para o pessoal dos serviços de salvamento e combate a incêndios do aeródromo.

**▼ M5**

- 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.

**▼ B****ADR.OPS.B.015 Monitorização e inspeção da área de movimento e instalações associadas**

- a) O operador do aeródromo deve monitorizar as condições da área de movimento e o estado operacional das instalações conexas e fornecer informações sobre questões de importância operacional, de natureza temporária ou permanente, aos prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços de formação aeronáutica pertinentes.
- b) O operador do aeródromo deve realizar inspeções regulares da área de movimento e das instalações conexas.

**▼ M5****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;

**▼ M5**

- 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;

**▼ C2**

- 4) 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.

**▼ B****ADR.OPS.B.020 Redução dos riscos de intrusão de animais selvagens**

O operador do aeródromo deve:

- a) avaliar os riscos de intrusão de animais selvagens no aeródromo e na sua área envolvente;
- b) estabelecer meios e procedimentos para reduzir o risco de colisão entre animais selvagens e aeronaves no aeródromo; e
- c) notificar a autoridade competente caso a avaliação da fauna selvagem indique a existência, na área envolvente do aeródromo, de condições conducentes a riscos induzidos pela presença de animais selvagens.

**▼ M5****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;

**▼ M5**

- 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) frequente 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.

---

**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;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M5**

- 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;

**▼ M5**

- 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;

▼ **M5**

- 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 <sup>(1)</sup>;
- 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.

<sup>(1)</sup> 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).

**▼ M5****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.

**ADR.OPS.B.030 Sistema de controlo e guiamento de movimentos no solo****▼ M6**

- a) O operador do aeródromo deve garantir que o aeródromo dispõe de um sistema de controlo e orientação do movimento de superfície (SMGCS). O SMGCS deve:

**▼ M6**

1. ter em conta as características de projeto e as condições operacionais e meteorológicas do aeródromo, bem como os princípios relativos aos fatores humanos;
2. ser projetado para assistir na prevenção de:
  - i) incursões involuntárias de aeronaves e veículos numa pista ativa; e
  - ii) colisões entre aeronaves e entre aeronaves e veículos ou objetos em qualquer parte da área de movimento; e
3. ser apoiado por meios e procedimentos adequados.

**▼ M5**

- 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.

**▼ M6**

- d) O operador de aeródromo deve coordenar com o prestador de serviços de tráfego aéreo o desenvolvimento dos procedimentos SMGCS no aeródromo.

**▼ M5****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.

**▼ M5****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.

**ADR.OPS.B.035 Operações em condições inverniais**

- 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.

**▼ M5****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.

**▼ B****ADR.OPS.B.040 Operações noturnas**

O operador do aeródromo deve assegurar o estabelecimento e a aplicação de meios e procedimentos com vista a garantir a segurança operacional das operações noturnas do aeródromo.

**▼ M6****ADR.OPS.B.045 Procedimentos com baixa visibilidade**

a) O operador de aeródromo deve assegurar que o aeródromo dispõe de equipamento e instalações adequados e que são estabelecidos e aplicados procedimentos adequados de baixa visibilidade sempre que se destine a ser utilizado para qualquer das seguintes operações:

1. descolagens com baixa visibilidade;
2. operações de aproximação e aterragem com condições de visibilidade inferiores a 550 m de alcance visual de pista (RVR) ou com uma altura de decisão (DH) inferior a 200 pés (60 m);
3. operações com créditos operacionais em que o RVR efetivo é inferior a 550 m.

Os procedimentos com baixa visibilidade devem coordenar o movimento de aeronaves e veículos e restringir ou proibir as atividades na área de movimento.

- b) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar os procedimentos com baixa visibilidade em cooperação com o prestador de serviços de tráfego aéreo. Os procedimentos com baixa visibilidade devem incluir critérios para a sua preparação, início e cessação. Os critérios devem basear-se nos valores de RVR e de teto das nuvens.
- c) O operador de aeródromo deve informar o prestador de serviços de informação aeronáutica e o prestador de serviços de tráfego aéreo, consoante o caso, de qualquer alteração do estatuto do equipamento e das instalações do aeródromo que tenha impacto nas operações de baixa visibilidade.
- d) O operador de aeródromo deve fornecer informações sobre os procedimentos com baixa visibilidade ao prestador de serviços de informação aeronáutica, para publicação nas AIP.
- e) Estes procedimentos ou alterações aos mesmos requerem a aprovação prévia da autoridade competente.

**▼ B****ADR-OPS.B.050 Operações em condições meteorológicas adversas**

O operador do aeródromo deve assegurar o estabelecimento e a aplicação de meios e procedimentos com vista a garantir a segurança operacional das operações do aeródromo em condições meteorológicas adversas.

**ADR.OPS.B.055 Qualidade do combustível**

O operador do aeródromo deve verificar se as entidades envolvidas no armazenamento e fornecimento de combustível às aeronaves dispõem de procedimentos para garantir que estas recebem combustível não contaminado e com as especificações corretas.

**ADR-OPS.B.065 Ajudas visuais e sistemas elétricos do aeródromo**

O operador do aeródromo deve dispor de procedimentos para garantir o funcionamento previsto das ajudas visuais e dos sistemas elétricos do aeródromo.

**▼ B****ADR.OPS.B.070 Segurança operacional das obras em aeródromos**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para garantir que:
- 1) a segurança operacional das aeronaves não é afetada por obras realizadas no aeródromo; e
  - 2) a segurança operacional das obras realizadas no aeródromo não é afetada pelas atividades operacionais do mesmo.

**ADR.OPS.B.075 Proteção da área envolvente dos aeródromos**

- a) O operador do aeródromo deve monitorizar, no aeródromo e na sua área envolvente:
- 1) as superfícies delimitadoras de obstáculos e de proteção, conforme previsto na base de certificação, bem como outras superfícies e áreas associadas ao aeródromo, de forma a adotar as medidas adequadas, dentro das suas competências, para reduzir os riscos associados à entrada nessas superfícies e áreas;
  - 2) a marcação e a iluminação de obstáculos, a fim de poder tomar as medidas necessárias dentro das suas competências; e
  - 3) os riscos relacionados com as atividades humanas e a afetação de terrenos, a fim de adotar as medidas necessárias dentro das suas competências.
- b) O operador do aeródromo deve adotar procedimentos para reduzir os riscos associados a obstáculos, desenvolvimentos e outras atividades no interior das áreas monitorizadas, que possam afetar a segurança operacional das aeronaves em operações com destino ou origem no aeródromo, ou efetuadas no mesmo.

**▼ M5****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.

**▼ B****ADR.OPS.B.090 Utilização do aeródromo por aeronaves com a letra de código mais alta**

- a) Com exceção das situações de emergência com aeronaves, um operador de aeródromo pode, mediante aprovação prévia da autoridade competente, permitir a utilização do aeródromo ou de partes deste por aeronaves com um código de letra mais alta do que as características de projeto do aeródromo especificadas nos termos do certificado.
- b) Na demonstração do cumprimento do disposto na alínea a), aplicam-se as disposições da secção ADR.OR.B.040.

**▼B**

## SUBPARTE C — MANUTENÇÃO DO AERÓDROMO (ADR.OPS.C)

**▼M5****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.

**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.

**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;

**▼ M5**

- 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.

**▼ M5**

- 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.

**▼ M5**

- 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.

**▼ M4****SUBPARTE D — OPERAÇÕES DE GESTÃO DA PLACA DE ESTACIONAMENTO****ADR.OPS.D.001 Atividades relacionadas com a segurança da gestão da placa de estacionamento**

- a) O operador do aeródromo deve assegurar o estabelecimento e a aplicação de meios e procedimentos na placa de estacionamento com vista a:
  - 1) regular o movimento com o objetivo de evitar colisões entre aeronaves e entre aeronaves e obstáculos;
  - 2) regular a entrada de aeronaves na placa de estacionamento e coordenar a saída de aeronaves da placa de estacionamento com a torre de controlo do aeródromo;
  - 3) assegurar a circulação segura e expedita de veículos;
  - 4) e a regulamentação adequada das seguintes atividades:
    - i) atribuição da posição de estacionamento da aeronave;
    - ii) prestação de serviços de orientação por sinaleiro;
    - iii) procedimento de estacionamento da aeronave e saída da posição de estacionamento;
    - iv) reabastecimento da aeronave;
    - v) precauções relacionadas com o sopro dos reatores e ensaios do motor;
    - vi) autorizações para colocar motores em marcha e instruções de rolagem.
- b) Para fins de aplicação da alínea a), o operador do aeródromo pode atribuir responsabilidades a outras organizações. Se o fizer, deverá explicitar essas atribuições no manual do aeródromo.

**ADR.OPS.D.005 Limites da placa de estacionamento**

- a) O operador do aeródromo, em cooperação com o prestador de serviços de tráfego aéreo, deve demarcar os limites da placa de estacionamento e notificá-los ao prestador de serviços de informação aeronáutica para inclusão na publicação de informação aeronáutica (AIP).
- b) Ao delimitar a placa de estacionamento, devem ser tomados em consideração, pelo menos, os seguintes elementos:
  - 1) diagrama do aeródromo;

**▼ M4**

- 2) configuração e modo de operação da pista e dos caminhos de rolagem;
- 3) densidade de tráfego;
- 4) condições meteorológicas;
- 5) procedimentos operacionais.

**ADR.OPS.D.010 Coordenação da entrada de aeronaves na placa de estacionamento e da saída da mesma**

- a) Se a movimentação de aeronaves na placa não for gerida pelo prestador de serviços de tráfego aéreo, o operador do aeródromo deverá assegurar que a entrada e a saída de aeronaves da placa de estacionamento são coordenadas com o prestador de serviços de tráfego aéreo. Essa coordenação deverá incluir:
  - 1) pontos de entrega designados entre o serviço de gestão da placa de estacionamento e o serviço de tráfego aéreo para as aeronaves à chegada e à partida;
  - 2) utilização de instalações de comunicação ar-terra designadas, a utilizar na placa de estacionamento;
  - 3) posições de espera para as aeronaves à chegada se não estiverem disponíveis posições de estacionamento.
- b) O operador do aeródromo deve fornecer aos prestadores de serviços de informação aeronáutica, para inclusão na publicação de informação aeronáutica (AIP):
  - 1) os pontos de entrega designados referidos na alínea a), ponto 1);
  - 2) as instalações de comunicação ar-terra designadas referidas na alínea a), ponto 2).

**ADR.OPS.D.015 Gestão dos movimentos de aeronaves na placa de estacionamento**

O operador de aeródromo deve assegurar que:

- a) São fornecidas às aeronaves instruções sobre a rota a seguir na placa de estacionamento;
- b) São fornecidas ajudas visuais adequadas para assegurar que as tripulações de voo sejam capazes de identificar a rota atribuída;
- c) A rota prevista está livre de quaisquer obstáculos suscetíveis de risco de colisão com a aeronave em movimento.

**ADR.OPSS D.025 Atribuição da posição de estacionamento da aeronave**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer e assegurar a aplicação de procedimentos para assegurar que a posição de estacionamento da aeronave é:
  - 1) adequada para o tipo de aeronave a que se destina;
  - 2) comunicada à organização responsável pela prestação de AMS, se for caso disso, ou ao prestador de serviços de tráfego aéreo competente;
  - 3) comunicada às pessoas responsáveis por manobrar a aeronave.
- b) O operador do aeródromo deve assegurar que sejam tidos em conta, pelo menos, os seguintes parâmetros aquando da atribuição da posição de estacionamento à aeronave:
  - 1) as características das aeronaves;
  - 2) sistemas de ajuda ao estacionamento;
  - 3) estruturas existentes na posição de estacionamento da aeronave;

**▼ M4**

- 4) proximidade da infraestrutura;
- 5) outras aeronaves estacionadas nas imediações da posição de estacionamento da aeronave;
- 6) dependências da posição de estacionamento da aeronave;

**ADR.OPS.D.030 Prestação de serviços de orientação de aeronaves por sinaleiro**

O operador do aeródromo deve assegurar que a prestação de serviços de orientação de aeronaves por sinaleiro se processa utilizando os sinais de orientação por sinaleiro de aeronaves em conformidade com o apêndice 1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão <sup>(1)</sup>.

**ADR.OPS.D.035 Estacionamento de aeronaves**

O operador do aeródromo deve estabelecer e aplicar procedimentos para garantir que:

- a) A zona designada para o estacionamento da aeronave numa placa de estacionamento seja controlada de forma a assegurar que as distâncias de estacionamento sejam mantidas durante a manobra de estacionamento;
- b) São fornecidas orientações para que a aeronave possa estacionar em segurança;
- c) Os sistemas de gestão automatizada de estacionamento, se existentes, funcionam corretamente;
- d) As pessoas responsáveis pela circulação de aeronaves são alertadas para parar a aeronave se as distâncias de segurança não forem mantidas;
- e) As pessoas cuja presença não seja necessária para assistir o procedimento de estacionamento de aeronaves sejam proibidas de se aproximar das aeronaves em caso de acionamento das luzes anticolisão e quando os motores estiverem em marcha;
- f) A placa de estacionamento da aeronave esteja livre de objetos estranhos/fragmentos (FOD) que possam afetar a segurança.

**ADR.OPS.D.040 Saída de aeronaves da posição de estacionamento**

O operador do aeródromo deve estabelecer e assegurar a aplicação de procedimentos para a saída da aeronave da posição de estacionamento:

- a) Equipamento de assistência em escala, excluindo camiões rebocadores se necessários para a movimentação de aeronaves, e veículos que tenham sido retirados da placa de estacionamento da aeronave ou estacionados em áreas designadas;
- b) Se a placa de estacionamento da aeronave for servida por mangas de embarque de passageiros, as mesmas tenham sido retiradas;
- c) A rota de saída da placa de estacionamento da aeronave esteja livre de objetos estranhos/fragmentos (FOD);
- d) A movimentação de veículos na placa e o tráfego na(s) via(s) adjacente(s) cessaram, exceto em caso de deslocação de camiões rebocadores, se necessários para a movimentação de aeronaves;
- e) As pessoas cuja presença não seja necessária para assistir a saída de aeronaves da posição de estacionamento sejam proibidas de se aproximar das aeronaves em caso de acionamento das luzes anticolisão e quando os motores estiverem em marcha.

<sup>(1)</sup> 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).

**▼ M4****ADR.OPS.D.045 Divulgação de informações a organizações que operam na placa de estacionamento**

- a) O operador do aeródromo deve divulgar as informações relativas às limitações das operações na placa de estacionamento, em tempo útil, às organizações relevantes que nela operem.
- b) As informações a fornecer devem incluir, consoante o caso:
  - 1) o tipo de limitação;
  - 2) a duração da limitação, se conhecida;
  - 3) as medidas de atenuação a aplicar;
  - 4) o impacto operacional da limitação;
  - 5) a disponibilidade de posições de estacionamento de aeronaves;
  - 6) as restrições aplicáveis às posições de estacionamento de aeronaves;
  - 7) a disponibilidade de instalações fixas nas posições de estacionamento de aeronaves;
  - 8) procedimentos especiais de estacionamento;
  - 9) alterações temporárias das rotas de condução;
  - 10) trabalhos em curso;
  - 11) qualquer outra informação que tenha significado operacional para os utilizadores da placa de estacionamento.

**ADR.OPS.D.050 Alerta dos serviços de emergência**

- a) O operador de aeródromo deve:
  - 1) estabelecer e aplicar no plano de emergência do aeródromo um procedimento de alerta dos serviços de emergência em caso de acidentes ou incidentes na placa de estacionamento;
  - 2) fornecer as instalações e os meios adequados para alertar os serviços de emergência competentes.
- b) O procedimento estabelecido pelo operador do aeródromo deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
  - 1) os dados de contacto e os meios utilizados para alertar os serviços de emergência;
  - 2) as informações que devem ser fornecidas aos serviços de emergência a fim de lidar eficazmente com o incidente, tais como:
    - i) o local do acidente ou incidente;
    - ii) a natureza do acidente ou incidente;
    - iii) danos;
    - iv) ferimentos;
    - v) mercadorias perigosas.

**ADR.OPS.D.055 Precauções relativas ao sopro dos reatores**

- a) O operador do aeródromo deve sensibilizar os utilizadores da placa de estacionamento para os perigos originados pelo sopro dos reatores e pelo efeito de sopro das hélices.
- b) O operador do aeródromo deve exigir aos utilizadores da placa de estacionamento que assegurem a segurança dos veículos e do equipamento e designem áreas de estacionamento nas quais o efeito de sopro dos reatores e das hélices possa ser minimizado.

**▼ M4**

- c) Ao conceber ou alterar a configuração da placa de estacionamento, o operador do aeródromo deve ter em conta o efeito do sopro dos reatores e das hélices.
- d) O operador do aeródromo deve identificar locais sensíveis ao sopro dos reatores e optar por publicar uma solicitação de utilização de impulso mínimo por parte dos pilotos ou tomar medidas de atenuação adequadas para minimizar o efeito desse sopro.

**ADR.OPS.D.060 Reabastecimento de aeronaves**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer procedimentos para o reabastecimento das aeronaves.
- b) Esses procedimentos devem abranger os seguintes elementos:
  - 1) a proibição de chamas abertas e de utilizar ferramentas elétricas ou similares que possam produzir faíscas ou descargas na zona de abastecimento;
  - 2) a proibição de acionar grupos geradores durante o reabastecimento;
  - 3) a existência de um caminho livre de obstáculos até à aeronave e a partir da mesma, que permita a rápida remoção de autotanques e de pessoas em caso de emergência;
  - 4) a correta colagem e aglomeração de estruturas de aeronaves e fontes de aprovisionamento de combustível e a correta aplicação dos procedimentos de ligação à terra;
  - 5) a notificação imediata do supervisor do reabastecimento de combustível em caso de derrames de combustível e instruções pormenorizadas sobre como lidar com ocorrências deste tipo;
  - 6) o posicionamento do equipamento de apoio no solo de modo a que as saídas de emergência estejam livres de quaisquer obstruções para permitir a rápida evacuação dos passageiros, caso os passageiros estejam a embarcar ou desembarcar ou permaneçam na aeronave durante o reabastecimento;
  - 7) a disponibilidade imediata de extintores adequados com vista, pelo menos, a uma intervenção inicial em caso de incêndio do combustível;
  - 8) a cessação das operações de reabastecimento se ocorrerem trovoadas no aeródromo ou nas suas imediações.

**ADR.OPS.D.065 Ensaio dos motores**

- a) O operador de aeródromo deve estabelecer e aplicar um procedimento de ensaio dos motores.
- b) Esse procedimento deve incluir os seguintes elementos:
  - 1) identificar a pessoa com autoridade para aprovar ensaios dos motores;
  - 2) as áreas em que são efetuados ensaios dos motores;
  - 3) as medidas de segurança a adotar.

**ADR.OPS.D.070 Vestuário de alta visibilidade**

O operador do aeródromo deve exigir que todo o pessoal que trabalha no exterior, de pé, na área de movimento, enverga vestuário de alta visibilidade.

**▼ M4****ADR.OPS.D.075 Autorizações para colocar motores em marcha e instruções de rolagem**

- a) O operador do aeródromo deve assegurar que as autorizações para colocar motores em marcha e para a manobra de recuo de aeronaves e, se for caso disso, as instruções de rolagem sejam coordenadas com o prestador de serviços de tráfego aéreo, se o movimento da aeronave na placa de estacionamento não for gerido pelo prestador de serviços de tráfego aéreo.
- b) Neste caso, o operador do aeródromo, em cooperação com o prestador de serviços de tráfego aéreo, deve estabelecer e aplicar um procedimento que preveja o seguinte:
  - 1) a designação da autoridade competente para emitir autorizações para colocar motores em marcha;
  - 2) meios para a informação recíproca sobre as autorizações para colocar motores em marcha emitidas;
  - 3) meios para a informação recíproca sobre as autorizações de manobra de recuo de aeronaves e as instruções de rolagem emitidas.

**ADR.OPS.D.080 Programas de formação e de verificação de proficiência dos sinaleiros e dos condutores de veículos «FOLLOW-ME»**

- a) O operador do aeródromo deve estabelecer e assegurar a execução de um programa de formação para as pessoas que prestem:
  - 1) serviços de orientação por sinaleiro;
  - 2) orientações «FOLLOW-ME».
- b) O programa de formação deve ser implementado em conformidade com a secção ADR.OR.D.017 do anexo III.
- c) A formação deve ser concebida para transmitir conhecimentos fundamentais e aptidões práticas relacionadas com a execução das suas funções.
- d) O operador do aeródromo deve assegurar a implementação de um programa de verificação de proficiência para o pessoal referido na alínea a), 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. O operador de aeródromo deve certificar-se de que as pessoas referidas na alínea a) são submetidas a verificações de proficiência a intervalos não superiores a 12 meses desde a conclusão da sua formação inicial.

**ADR.OPS.D.085 Programa de formação e verificação de proficiência do pessoal que presta instruções aos aviões por radiotelefonia**

- a) O operador de aeródromo deve assegurar que:
  - 1) as pessoas que fornecem instruções de rolagem às aeronaves na placa de estacionamento por radiotelefonia, utilizando as radiofrequências aeronáuticas atribuídas, sejam devidamente formadas e qualificadas;
  - 2) o programa de formação é executado em conformidade com a secção ADR.OR.D.017 do anexo III, com as seguintes exceções:
    - i) a formação inicial deve ser seguida de uma formação operacional que deverá compreender as seguintes fases:

**▼M4**

- A) uma fase de formação de transição, destinada essencialmente à transmissão de conhecimentos e à compreensão de procedimentos operacionais específicos do local e aspetos específicos das tarefas;
- B) uma fase de instrução no posto de trabalho, que é a fase final da formação operacional no órgão de controlo durante a qual as rotinas e as aptidões profissionais adquiridas anteriormente são integradas na prática, sob a supervisão de um instrutor qualificado responsável pela formação, numa situação de tráfego real;
  - ii) a formação contínua deve ser dispensada a intervalos não superiores a 12 meses e incluir uma análise do conteúdo da formação inicial;
  - iii) a formação de refrescamento deve ser dispensada em caso de ausência do serviço por um período superior a 12 meses e incluir integralmente o conteúdo da formação inicial.
- b) As pessoas referidas na alínea a), ponto 1), devem demonstrar proficiência linguística, pelo menos a nível operacional, tanto na utilização de fraseologia como em linguagem simples, em conformidade com a alínea c), nas línguas utilizadas para a comunicação ar-terra no aeródromo.
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) 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.
- g) O operador de aeródromo deve disponibilizar formação linguística para manter o nível exigido de proficiência linguística do seu pessoal.

**▼ M4**

- h) O operador do aeródromo deve assegurar a execução de um programa de verificação de proficiência para o pessoal referido na alínea a), ponto 1), 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. O operador de aeródromo deve certificar-se de que as pessoas referidas na alínea a) são submetidas a verificações de proficiência a intervalos não superiores a 12 meses desde a conclusão da sua formação inicial.

▼ **M5**

## Apêndice 1

**FORMATO NOTAM**

Indicador prioritário												→	
Endereço													
													<<≡
Data e hora do arquivo												→	
Indicador da entidade de origem												<<≡(	
<b>Série da mensagem, número e identificador</b>													
NOTAM com novas informações	..... NOTAMN (série e número/ano)												
NOTAM a substituir um anterior NOTAM	..... NOTAMR..... (série e número/ano) (série e número/ano do NOTAM a substituir)												
NOTAM a anular um anterior NOTAM	..... NOTAMC..... (série e número/ano) (série e número/ano do NOTAM a anular)												<<≡
<b>Qualificadores</b>													
	FIR	Código NOTAM	Tráfego	Finalidade	Âmbito de aplicação	Limite inferior	Limite inferior	Coordenadas, Raio					
Q)		Q											<<≡
Identificação do indicador de localização da OACI no qual a instalação, espaço aéreo ou condição reportada está localizada							A) →						
<b>Período de validade</b>													
De (grupo data-hora)				B)									→
Para (PERM ou grupo data-hora)				C)									EST* PERM* <<≡
Calendário (se aplicável)				D)								→	
												<<≡	
<b>Texto do NOTAM; Entrada em linguagem corrente (com Abreviaturas OACI)</b>													
E)												<<≡	
Limite inferior	F) →												
Limite superior	G)											) <<≡	
Assinatura													

\*Riscar o que não interessa

▼ M5

## 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 LOCALIZAÇÃO)	DE DATA-HORA DA AVALIAÇÃO
	S W * *		(GRUPO OPCIONAL)
			<≡(
SNOWTAM →	(Número de série)	<≡	
<b>Secção de cálculo do desempenho do avião</b>			
(INDICADORES DE LOCALIZAÇÃO DO AERÓDROMO)	M	A)	<≡
(DATA/HORA DA AVALIAÇÃO ( <i>Hora da conclusão da avaliação em UTC</i> ))	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)	M	G)	//
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			→
(LARGURA DA PISTA A QUE SE APLICAM OS CÓDIGOS DE CONDIÇÃO DA PISTA, SE FOR INFERIOR À LARGURA PUBLICADA)	O	H)	<≡≡
<b>Secção relativa ao conhecimento da situação</b>			
(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 <i>Instruções de preenchimento do formato SNOWTAM, ponto 1, alínea b).</i>			

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