

**Avaliação de opções estratégicas para o
aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

Parecer F

Ações necessárias ao nível governamental e a legislação aplicável para o desenvolvimento do Projeto, com ênfase na alteração da legislação da certificação de aeroportos, e exigência do parecer favorável vinculativo das autarquias



PT 6 – Jurídico

Coordenação: Raquel Carvalho

Dezembro de 2023

Comissão Técnica Independente

PT 6 – Jurídico

Coordenação: Raquel Carvalho

Informação F

“Identificação das ações necessárias ao nível governamental e a legislação aplicável para o desenvolvimento do Projeto, com ênfase na alteração da legislação da certificação de aeroportos, e exigência do parecer favorável vinculativo das autarquias”

Autoria: Raquel Carvalho, colaboração de ANAC

Dezembro de 2023

Identificação das ações necessárias ao nível governamental e a legislação aplicável para o desenvolvimento do Projeto, com ênfase na alteração da legislação da certificação de aeroportos, e exigência do parecer favorável vinculativo das autarquias

1 Certificação

1.1 O procedimento de certificação e as opções em avaliação

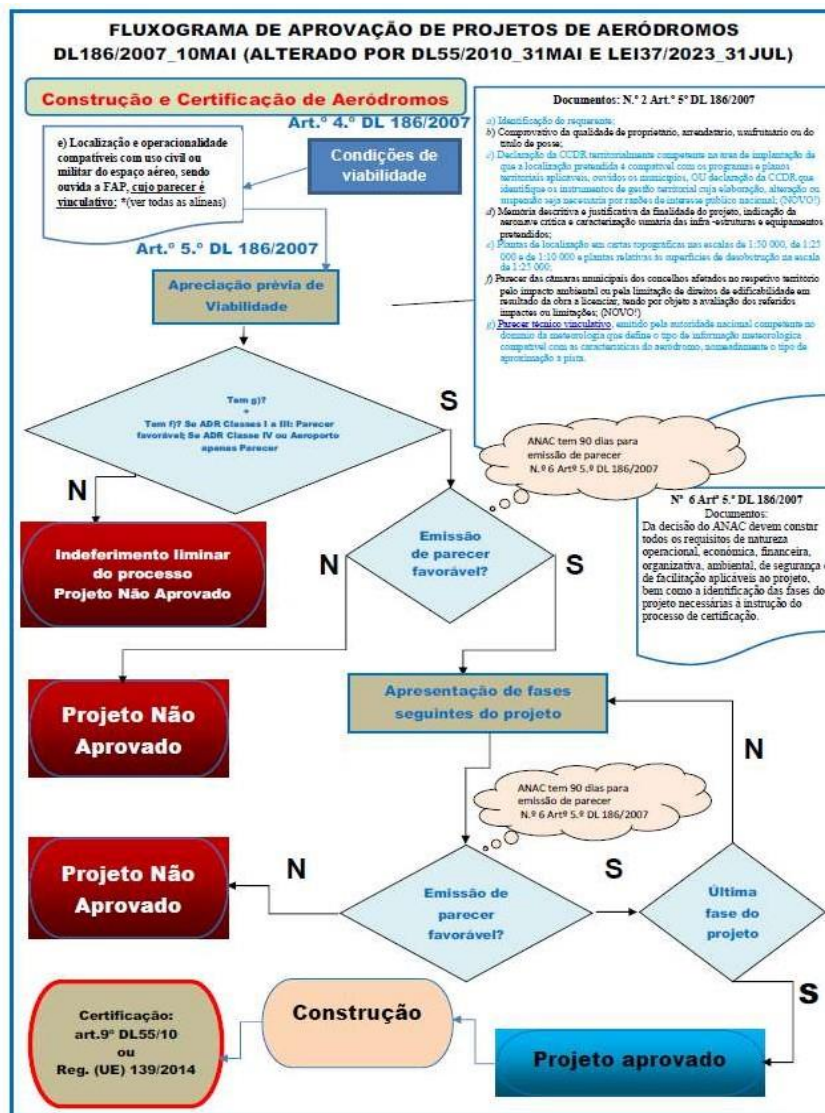
O futuro aeroporto para a região de Lisboa terá de observar um procedimento de certificação que passa por duas fases: uma primeira relacionada com os aspetos de implantação urbanística e que é regulada por diploma nacional; a outra, atendendo ao aeródromo em causa, que passa pela aplicação da legislação europeia.

Na missão da CTI, encontram-se em avaliação opções unitárias e opções duais. Se para as opções únicas, atendendo ao conceito de aeroporto ideal, a questão da necessidade de certificação total e abrangente, nos termos da legislação em vigor, parece evidente, para as opções duais, ou seja, para opções de aeroporto da área de Lisboa compostas por duas localizações, poderia equacionar-se se existiriam requisitos adicionais, específicos ou até dispensa de certificação de alguns requisitos. Todavia, segundo a ANAC, cada estrutura aeroportuária constitui um sistema autónomo dos demais, independentemente das opções de gestão que se pretendam implementar. Continuando, a ANAC explica que “um aeroporto pode-se distinguir em duas componentes, o Operador aeroportuário e a operação. Desta forma, temos 9 aeroportos da ANA sob o mesmo operador, com processos e um sistema de gestão em comum, mas cada um com a sua operação distinta, mesmo que se complementem do ponto de vista estratégico. Consoante as características físicas e de operação poderemos ter, dentro do mesmo operador, alguns aeroportos no âmbito da regulamentação europeia, com um certificado emitido ao abrigo da mesma, e outros fora desse âmbito, pelo que terão um certificado emitido ao abrigo da regulamentação nacional (é o caso da SATA, gestão de aeródromos, que tem o Pico e a Graciosa com um certificado europeu e S Jorge e o Corvo com um certificado nacional). (...) Do ponto de vista de navegação aérea, se existir complementaridade entre dois aeroportos do ponto de vista de gestão e orientação de tráfego, terão sim que ser desenvolvidos procedimentos comuns (...). A parte aeroportuária terá apenas que assegurar protocolos com prestadores de serviço de navegação aérea certificados (tanto desenho de procedimentos como controlo de tráfego aéreo), isso sim essencial para qualquer dos tipos de certificação”¹. Assim, para efeitos de certificação, a existência física de duas localizações é irrelevante. Releva apenas para efeitos de gestão estratégica, consoante o tipo de operações aeroportuárias. Em suma, se a opção escolhida for dual, cada localização com infraestrutura aeroportuária, cada aeroporto, terá a sua certificação, o seu código ICAO, a sua designação, as suas coordenadas, caracterização de pistas e operação.

¹ Comunicação por email de 25 de outubro de 2023.

Cada aeroporto tem uma única localização, normalmente pro referência ao *ARP - Airport Reference Point*, oficialmente publicado.

Com a colaboração da ANAC², que elaborou o esquema que seguinte, demonstra-se o procedimento de certificação de um aeroporto internacional:



1.1.1 Legislação relevante

A atividade de aviação é predominantemente regulada por diplomas e entidades jurídicas internacionais, existindo igualmente legislação e regulamentação nacional³.

² A informação detalhada consta do documento – “Notas de apoio à CTI” (documento interno de trabalho).

³ De acordo com a informação prestada pela ANAC, os requisitos de condições de viabilidade, de apreciação prévia de viabilidade e de projeto são comuns a ambos os âmbitos (europeu e nacional), alterando-se apenas a partir dos requisitos de certificação.

No âmbito da regulamentação europeia, importa sublinhar a existência de dois regulamentos:

a) 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 . No n.º 1 do artigo 2, que define o âmbito de aplicação, estabelece-se que: “e) Ao projeto, à manutenção e à exploração de aeródromos, bem como o respetivo equipamento relacionado com a segurança utilizado nesses aeródromos, situados no território em que se aplicam os Tratados, nos seguintes casos:

i) aeródromos abertos ao uso público,

ii) aeródromos que oferecem serviços de transporte aéreo comercial, e

iii) aeródromos que dispõem de uma pista por instrumentos pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros, ou que sejam exclusivamente utilizados por helicópteros que usem procedimentos de aproximação ou de descolagem por instrumentos;

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 (entretanto revogado e substituído pelo REG (UE) 2018/1139).

No âmbito nacional, para aeródromos não enquadrados no âmbito europeu, existe igualmente um acervo normativo relevante:

a) Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio e “clarificado” pela Lei n.º 37/2023, de 31 de julho;

b) Principais regulamentos associados:

* Regulamento 36_2013 - Manual_aerodromo

*Regulamento 37_2013 - Aprova_Modelo_Certificado_Aerodromo

*Regulamento 508_2012 - codigo_referencia do AD

* Regulamento 401_2017 - Meios de Socorro

* Regulamento n.º 645_2019 - Suspensão parcial do REG 401/2017.

Relevam ainda outros regimes:

a) Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro: “3 - Estão sujeitos a AIA, nos termos do presente decreto-lei: a) Os projetos tipificados no anexo i do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, sem prejuízo do disposto no n.º 5”⁴. Interessa o n.º 7 a) do anexo I que

⁴ Estabelece o n.º 5 a dispensa de sujeição a AIA, cumpridos que sejam os requisitos cumulativos aí descritos: “5 - Não estão sujeitas a AIA nem a análise caso a caso as alterações ou ampliações de projetos incluídos nas tipologias dos n.os 3 a 9 do anexo ii do presente decreto-lei, executados ou em execução, que, tendo sido submetidos a AIA, já foram autorizados, desde que, cumulativamente:

a) O projeto inicial e a alteração ou ampliação não se localizem em área sensível;

b) Se desenvolvam na área do projeto objeto de DIA favorável ou favorável condicionada;

c) Não correspondam a uma alteração da atividade e/ou substâncias ou misturas utilizadas ou produzidas, relativamente aos códigos de atividade económica autorizados; e

estabelece: “ Construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m” (destacado nosso);

b) Decreto-Lei n.º 142/2019, de 19 de setembro, relativo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil. Prevê, no artigo 21.º, os programas de segurança. O diploma prevê a vertente de certificação de pessoas para o exercício de determinadas funções de segurança da aviação⁵, assinalando depois os vários domínios em que tal certificação pessoal deve existir⁶. O artigo 44.º estabelece no n.º 6 que o “Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil inclui disposições relativas ao recrutamento e seleção de pessoal, às qualificações, à formação, à certificação e ao fator humano na segurança da aviação civil”;

c) Regulamento de Execução (UE) 2917/373 da Comissão, de 1 de março: 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 aéreo⁷.

1.1.2 Objeto de certificação

Um aspeto relevante é o de saber o que está sujeito a certificação. De acordo com informação recolhida junto da ANAC, não sendo uma listagem exclusiva e exaustiva, são os seguintes os serviços, equipamentos e instalações essenciais à operação de um aeroporto sujeitos a certificação:

- Serviços de tráfego aéreo (incluem controlo de tráfego aéreo, informação aeronáutica, CNS e meteorologia aeronáutica) *
- Equipamentos de Navegação Aérea (inclui equipamentos de meteorologia e de navegação aérea, e sua manutenção) *
- Operações aeroportuárias**
- Serviços de socorros (inclui quartel com espaços de trabalho, descanso e treino)**
- Serviços de Gestão de Vida selvagem (poderá necessitar de instalações para falcoaria, por exemplo)**
- Assistência em escala *
- Controlo aduaneiro*
- Controlo documental de passageiros e tripulantes*
- Segurança policial*

d) Não incluam a concretização de uma componente que corresponda em si mesma a outra tipologia distinta do projeto inicial”.

⁵ Cfr. o disposto na alínea q) do n.º 1 do artigo 7.º.

⁶ Cfr. o disposto nos artigos 22.º, 23.º, 25.º, 26.º, 27.º, 29.º

⁷ No site da ANAC, é possível consultar toda a legislação do setor em

<https://www.anac.pt/vPT/Generico/LegislacaoRegulamentacao/LegislacaoSetor/Paginas/ListadeDocumentos.aspx>.

- Segurança privada*
- Equipamentos de remoção de aeronaves**
- Limpeza lado ar
- Limpeza terminal
- Manutenção aeroportuária (infraestruturas, luzes e equipamentos) **
- Assistência médica*
- Serviços veterinários/fitossanitários*
- Abastecimento de combustíveis aeronaves*
- Abastecimento de combustíveis veículos*
- Instalações de manutenção do aeródromo**
- Instalações e serviços de apoio para despacho das tripulações;
- Terminal de passageiros;
- Terminal de carga/correio;
- Terminal de bagagens;
- Espaço para instalação de um ou mais VERTIPOINT (VTOL), no lado público e/ou no perímetro do aeroporto**;
- Espaços de restauração (staff);
- Parques de estacionamento (de passageiros; de staff (tripulações e pessoal que trabalha no aeroporto); de transportes públicos - incluindo autocarros públicos e particulares, táxis, TVDE);
- Acessibilidades e, de preferência, acessos de staff e serviços associados ao aeroporto distintos dos dos passageiros;
- Extra/ideal: existência de hospitais e quartéis de bombeiros e forças de segurança nas imediações com capacidade suficiente de apoio a um acidente ou incidente de segurança⁸.

1.2 O programa “Céu único Europeu” e a relação com a segurança

Em termos europeus, existe o programa “Céu Único Europeu”, criado ao abrigo do Regulamento-Quadro (CE n.º 549/2004), cujo objetivo principal é “reforçar os atuais padrões de segurança e a eficiência global do tráfego aéreo geral na Europa, otimizar a capacidade do

⁸ *Requer formação e/ou certificação específica.

** Requer conformidade com requisitos específicos, mas sob regulamentação do certificado de aeródromo. Segundo a ANAC, tudo o que implique acesso ao lado ar, de forma autónoma, obriga, pelo menos, a formação específica de security; tudo o que implique acesso a área de movimento ou outras áreas operacionais, de forma autónoma, obriga a formação específica de Security e Safety.

sistema ATM e minimizar os atrasos de tráfego aéreo, estabelecendo um quadro regulamentar harmonizado para a gestão do tráfego aéreo na Europa”. Foi ainda emanado o Regulamento de Prestação de Serviços (CE n.º 550/2004), o Regulamento do Espaço Aéreo (CE n.º 551/2004) e o Regulamento relativo à interoperabilidade (CE n.º 552/2004). Posteriormente, estes regulamentos foram alterados pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009.

O site da ANAC enumera vários diplomas europeus e nacionais sobre este programa, muitos deles, com data posterior ao Decreto-Lei que aprovou os seus Estatutos:

- Regulamento de Execução (UE) 2021/1338 da Comissão, de 11 de agosto de 2021 que altera o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 no que diz respeito aos requisitos de comunicação de informações e aos canais de comunicação entre organizações, bem como aos requisitos aplicáveis aos serviços meteorológicos;
- Regulamento de Execução (UE) 2021/665 da Comissão, de 22 de abril de 2021 | que altera o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 no que diz respeito aos requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções da rede da gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo «U» designado num espaço aéreo controlado. Aplicável a partir de 26 de janeiro de 2023;
- Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020 relativo às medidas excecionais para o terceiro período de referência (2020-2024) aplicáveis ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação no âmbito do céu único europeu devido à pandemia de COVID-19;
- Decreto-Lei n.º 83/2020 - Diário da República n.º 194/2020, Série I, de 6 de outubro de 2020;
- Retificação do Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020 que altera o Regulamento (UE) n. 923/2012, o Regulamento (UE) n. 139/2014 e o Regulamento (UE) 2017/373 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea, à conceção das estruturas do espaço aéreo e à qualidade dos dados, à segurança da pista, e que revoga o Regulamento (UE) n. 73/2010 (JO L 104 de 3.4.2020) Nota: "O presente regulamento é aplicável a partir de 27 de janeiro de 2022. As seguintes disposições do presente regulamento são aplicáveis a partir de 5 de novembro de 2020: — No anexo I, o ponto 10, alínea b); — No anexo III: — o ponto 5; — no ponto 6: o apêndice 3 «FORMATO SNOWTAM».";
- Regulamento de Execução (UE) 2020/208, da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020 altera o Regulamento (CE) n.º 29/2009 que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu;
- Regulamento de Execução (UE) 2019/1170 da Comissão, de 8 de julho de 2019 que altera e retifica o Regulamento (CE) n.º 29/2009 que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu;

- Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019 que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013;
- Decisão de Execução (UE) 2019/709 da Comissão, de 6 de maio de 2019 relativa à nomeação do gestor da rede para as funções da rede de gestão do tráfego aéreo (ATM) do céu único europeu [notificada com o número C(2019) 3228];
- Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019 que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão
Nota: O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020;
- 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 (com entrada em vigor no dia 11 de setembro de 2018);
- Regulamento de Execução (UE) 2018/1048 da Comissão, de 18 de julho de 2018, que estabelece requisitos de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais relativos à navegação baseada no desempenho. O presente regulamento é aplicável a partir de 3 de dezembro de 2020;
- Regulamento de Execução (UE) 2018/139 da Comissão, de 29 de janeiro de 2018, que altera o Regulamento (CE) n.º 1033/2006 no que diz respeito às referências às disposições da OACI;
- Regulamento de Execução (UE) 2017/2160 da Comissão, de 20 de novembro de 2017, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão no respeitante a determinadas remissões para as disposições da OACI;
- Regulamento de Execução (UE) 2017/2159 da Comissão, de 20 de novembro de 2017, que altera o Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão no respeitante a determinadas remissões para as disposições da OACI;
- 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 - O presente regulamento é aplicável a partir de 2 de janeiro de 2020, com exceção dos prestadores de serviços de dados, em que o artigo 6.º é aplicável em qualquer caso a partir de 1 de janeiro de 2019 e, nos casos em que o

prestador solicite a emissão de um certificado e este lhe seja emitido, em conformidade com o artigo 6.º, a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento;

- Regulamento de Execução (UE) 2017/386 da Comissão, de 6 de março de 2017, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu;
- Regulamento de Execução (UE) 2016/2345 da Comissão, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 262/2009 e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 no que diz respeito às referências às disposições da ICAO;
- Regulamento de Execução (UE) 2016/1185 da Comissão, de 20 de julho de 2016, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 no que se refere à atualização e finalização das regras do ar comuns e das disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea (SERA-Parte C) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 730/2006;
- Regulamento de Execução (UE) 2016/1006 da Comissão, de 22 de junho de 2016, que altera o Regulamento (UE) n.º 255/2010 no respeitante às disposições da ICAO mencionadas no artigo 3.º, n.º 1;
- Decreto-Lei n.º 163/2015 - Cria os regimes sancionatórios aplicáveis aos regimes jurídicos do céu único europeu, constante dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, 550/2004, 551/2004 e 552/2004, de 10 de março de 2004, e ao Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, de 20 de fevereiro de 2008⁹;
- Regulamento de Execução (UE) 2015/310 da Comissão, de 26 de fevereiro de 2015, que altera o Regulamento (CE) n.º 29/2009, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu e que revoga o Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1029/2014 da Comissão, de 26 de setembro de 2014, que altera o Regulamento (UE) n.º 73/2010 da Comissão, que estabelece os requisitos aplicáveis à qualidade dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica no Céu Único Europeu
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1028/2014 da Comissão, de 26 de setembro de 2014, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu
- Regulamento de Execução (UE) n.º 970/2014 da Comissão, de 12 de setembro de 2014, que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM)

⁹ Versão em vigor, cuja última alteração ocorreu em 2020 (Decreto-Lei n.º 83/2020, de 6 de outubro) - <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2015-108124443>

- Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão, de 10 de julho de 2013
- Regulamento de Execução (UE) n.º 428/2013 da Comissão, de 8 de maio de 2013
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu (alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão, de 11 de julho, Regulamento de Execução (UE) 2016/2345 da Comissão, de 14 de dezembro de 2016 e Regulamento de Execução (UE) 2017/2160 da Comissão, de 20 de novembro de 2017
- Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão de 26 de setembro, 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 (UE) 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 [Retificado pela Declaração de retificação publicada no JOUE L 45/40 de 15-02-2014 e Declaração de Retificação publicada no JOUE L 91/49 de 27-03-2014 e alterado pelo Regulamento (UE) 2015/340, da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015 e pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/1185 da Comissão, de 20 de julho de 2016;
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011;
- Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011;
- Regulamento (UE) n.º 677/2011;
- Regulamento (UE) n.º 176/2011;
- Decisão da Comissão, de 21 de Fevereiro de 2011;
- Rectificação ao Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de Julho;
- Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de março, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo (Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro, Regulamento de Execução (UE) 2016/1006 da Comissão, de 22 de junho de 2016 e pelo Regulamento de Execução (UE) 2017/2159 da Comissão, de 20 de novembro de 2017;
- Regulamento (UE) n.º 73/2010;
- Regulamento (CE) n.º 1070/2009;
- Regulamento (CE) n.º 262/2009;
- Regulamento (CE) n.º 30/2009;
- Rectificação ao Regulamento (CE) n.º 29/2009;
- Regulamento (CE) n.º 29/2009;
- Regulamento (CE) n.º 1361/2008;
- Regulamento (CE) n.º 668/2008;

- Regulamento (CE) n.º 633/2007;
- Regulamento (CE) n.º 219/2007;
- Regulamento (CE) n.º 1033/2006;
- Regulamento (CE) n.º 1032/2006;
- Regulamento (CE) n.º 2150/2005;
- Comunicação da Comissão sobre a aplicação do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004;
- Regulamento (CE) n.º 551/2004;
- Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- Regulamento (CE) n.º 549/2004;

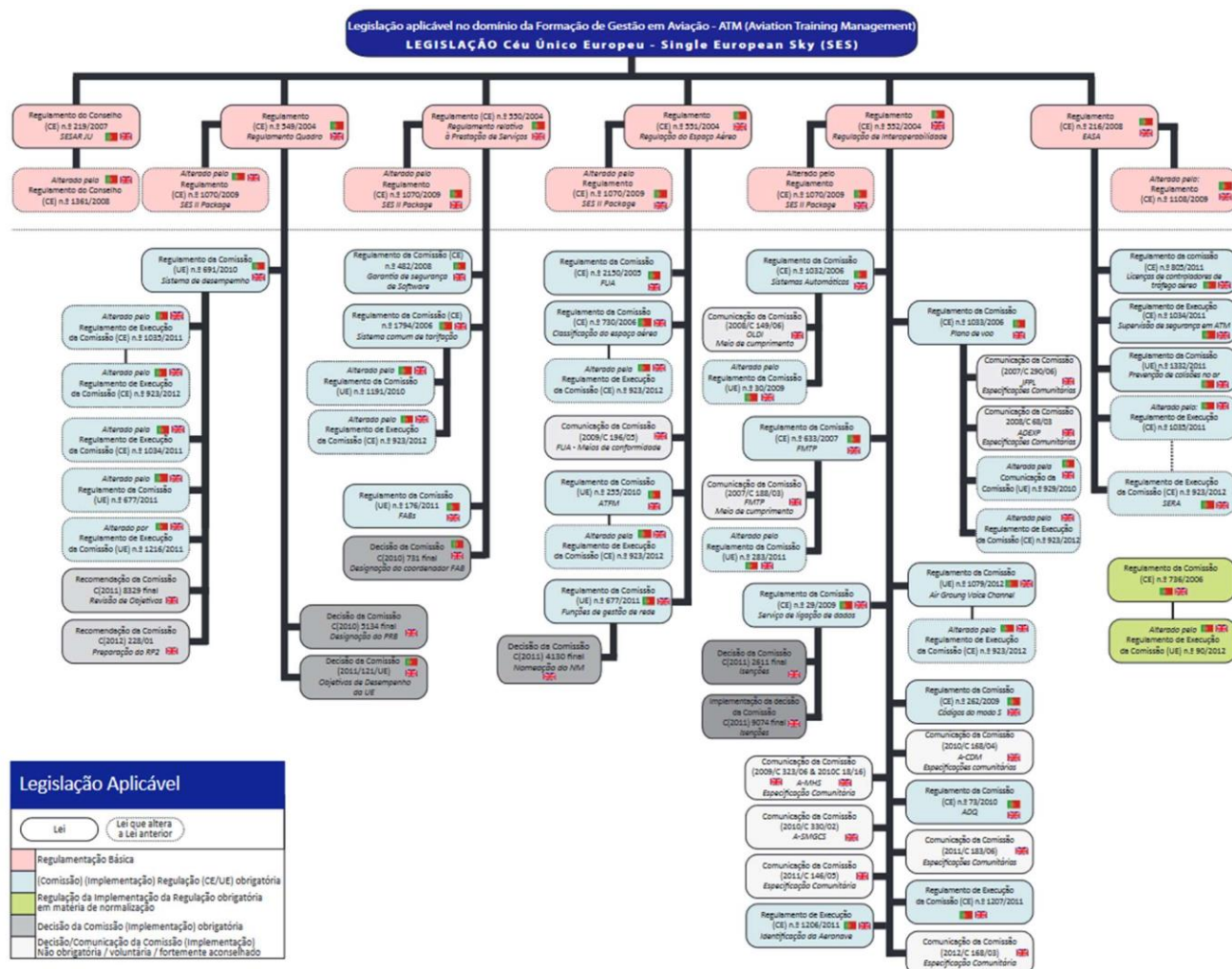


Fig. 1 – Esquema de legislação retirado do site da ANAC

(<https://www.anac.pt/vPT/Generico/CeuUnicoEuropeu/Paginas/CeuUnicoEuropeu.aspx>, consultado a 14 de outubro de 2023).

1.3 Governance

Em termos de *governance*, internamente, existe a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), pessoa coletiva de direito público, que tem natureza de autoridade administrativa independente, a quem está atribuída a missão de “Regular e fiscalizar o setor da aviação civil e supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor”¹⁰. De acordo com os seus Estatutos, cabe nas suas atribuições, entre outras,

a) a de “Supervisionar e garantir o cumprimento das normas europeias relativas à produção e à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvido nestas tarefas, enquanto autoridade competente”;

b) a de “Regulamentar, certificar e supervisionar as aeronaves, a operação, as pistas e entidades de projeto, de produção, de gestão de aeronavegabilidade, de formação e de manutenção, referente às aeronaves mencionadas no anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008¹¹, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação”;

c) “Para efeitos do Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto¹² de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados”;

d) “Para efeitos do disposto no Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvido nestas tarefas”¹³;

e) “Para efeitos do disposto no Regulamento (UE) n.º 748/2012, de 3 de agosto de 2012, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 7/2013, da Comissão, de 8 de janeiro de 2013, e pelo Regulamento (UE) n.º 69/2014, da Comissão, de 27 de janeiro de 2014, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e

¹⁰ As suas atribuições constam do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, 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 (Texto relevante para efeitos do EEE.)

¹¹ De acordo com a Eur-Lex, este Regulamento foi substituído pelo Regulamento (UE) 2018/1139.

¹² Substituído pelo “Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às licenças e aos certificados dos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão. Texto relevante para efeitos do EEE

¹³ Este Regulamento não está em vigor de acordo com a EUR-Lex – foi revogado pelo artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas. Texto relevante para efeitos do EEE.

dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção”.

No contexto do exercício dos poderes de supervisão da ANAC, cabem os poderes de certificação previstos no n.º 3 do artigo 32.º dos seus Estatutos: “a) As organizações formadoras de pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil; b) As organizações e entidades especializadas em medicina aeronáutica que emitam certificados médicos de aptidão de pessoal aeronáutico civil ou outro pessoal da aviação civil; c) As organizações de produção, manutenção e gestão de aeronavegabilidade de aeronaves, de meios aéreos tripulados remotamente, e seus componentes; d) As qualificações, a proficiência e a aptidão física e mental do pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil; e) As aeronaves de matrícula nacional relativamente às suas condições de aeronavegabilidade inicial e contínua, bem como as suas partes e componentes; f) As aeronaves, relativamente à intensidade das suas emissões de ruído; g) As infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas, designadamente os aeroportos e aeródromos, pistas de ultraleves, heliportos e convés de voo; h) Os dispositivos de treino artificial e respetivos operadores; i) Os operadores de transporte aéreo e os operadores de trabalho aéreo; j) Os prestadores de serviços de navegação aérea, com exceção dos prestadores de serviços de meteorologia aeronáutica; k) Os sistemas de apoio à navegação aérea, sujeitos a certificação nos termos da lei”.

1.4 Medidas ou/e ações

No que respeita às medidas que podem resultar em benefícios de melhoria da temática da certificação, importa apontar:

a) Dada a evolução normativa acima explanada, uma das medidas a implementar é a da verificação da atualização da legislação interna sobre estas matérias, eliminando soluções normativas internas que contrariem Regulamentos Europeus ou ainda traduzam a transposição de Diretivas que, entretanto, foram alteradas ou revogadas.

Tal implica um levantamento exaustivo da legislação aplicável, o seu confronto com a legislação interna (que poderá ser feito pela entidade administrativa independente) e a sinalização à tutela da necessidade de atualização da legislação interna.

b) Uma das matérias sensíveis para a missão da CTI prende-se com o regime tarifário. Esta matéria, em regra, está sob a responsabilidade da entidade reguladora. No entanto, no setor aeroportuário, em Portugal, mercê da sua específica configuração de monopólio natural, a matéria do tarifário encontra-se, quanto aos princípios, no diploma que prevê a concessão aeroportuária¹⁴ e depois nos anexos do contrato de concessão. Para efeitos de exercício pleno dos poderes de supervisão cometidos à ANAC, era prudente fazer transitar essa matéria para a esfera da entidade reguladora. Com efeito, a alínea b) do n.º 1 do artigo 40.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, Lei Quadro das Entidades Reguladoras (LQER), estabelece que “Nos termos e limites dos respetivos estatutos, compete às entidades reguladoras no exercício dos seus

¹⁴ Decreto-lei nº 254/2012, de 28 de novembro - Estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal atribuída à ANA -Aeroportos de Portugal, S. A.

poderes de regulação (...) b) Fixar ou colaborar na fixação de taxas, tarifas e preços a praticar no respetivo setor regulado;”. Atendendo à existência do monopólio de facto, a transparência da ação do concessionário ou de quem vier a operar o NAL fica mais bem servida se este aspeto, muitíssimo relevante no contexto da forma jurídica e económica de exploração, ficar a cargo do regulador, ou seja, da ANAC¹⁵;

c) o governo fez uma Proposta de Lei à Assembleia da República (Proposta de Lei n.º 38/XV¹⁶) em que se propunha:

* nos requisitos relativos à apreciação prévia de viabilidade, propõe-se a alteração das alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º, passando a exigir-se, exceto em caso de modificações dentro do aeródromo, “declaração da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) territorialmente competente na área de implantação de que a localização pretendida é compatível com os programas e planos territoriais aplicáveis, ouvidos os municípios, ou declaração da CCDR que identifique os instrumentos de gestão territorial cuja elaboração, alteração ou suspensão seja necessária, por razões de interesse público nacional”, nos termos do RJGT. Substitui-se assim a declaração da Câmara Municipal, atendendo à limitação territorial dos poderes municipais; a alínea f), que impõe parecer conforme de todas as Câmaras Municipais dos “concelhos potencialmente afetados” em termos ambientais, passaria a exigir “parecer das câmaras municipais dos concelhos afetados no respetivo território pelo impacto ambiental ou pela limitação de direitos de edificabilidade em resultado da obra a licenciar, tendo por objeto a avaliação dos referidos impactes ou limitações”. Deixa de ser parecer conforme e exige-se que a intervenção seja dos concelhos afetados;

* Do mesmo passo, alteram-se os fundamentos para indeferimento liminar:

Redação atual do n.º 3 do artigo 5.º	Proposta
Constitui fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, conforme previsto na alínea f) do número anterior, bem como a inexistência do parecer técnico mencionado na alínea g) do número anterior.	a) A inexistência do parecer técnico mencionado na alínea g) do número anterior; b) No procedimento de apreciação prévia de viabilidade respeitante aos aeródromos das classes I a III, a inexistência de parecer favorável das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea f) do número anterior ¹⁷ ;

¹⁵ O artigo 67.º do Decreto-lei nº 254/2012, de 28 de novembro, estabelece isso mesmo, salvaguardando “os poderes conferidos por lei à autoridade reguladora”. A alínea g) do n.º 3 do artigo 4.º incorpora na missão e atribuições “fixar, nos termos da lei, ou colaborar na fixação de taxas, preços ou tarifas a praticar no setor da aviação civil”.

¹⁶ Consultável em

<https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152010> .

¹⁷ A redação da proposta pode dar azo a algum equívoco: propõe-se que a alínea f) não seja um parecer conforme. Por conseguinte, ou o motivo do indeferimento, para o efeito, será um parecer desfavorável,

	c) No procedimento de apreciação prévia de viabilidade respeitante a aeródromos de classe IV/aeroportos, a inexistência de parecer sem natureza vinculativa das câmaras municipais, proferido ao abrigo da alínea f) do número anterior, salvo a existência de mero comprovativo que o mesmo foi requerido a estas há pelo menos 90 dias, que constitui presunção da respetiva prolação.
--	--

d) a ANAC emitiu parecer sobre essa proposta¹⁸, sublinhando a circunstância de ser necessário submeter a construção de um aeroporto a dois níveis normativos, sendo que o interno se relaciona “com o ordenamento territorial e com o ambiente, dado que o ordenamento aeroportuário é naturalmente indissociável de questões respeitantes a aspetos de ordenamento do território e ambientais, sendo matéria que não foi consumida ou prevista pela regulamentação da União Europeia aplicável aos aeródromos, conforme dispõe a alínea f) do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2018/1139” (Ponto 15 do referido parecer). Sublinhou ainda que a alteração da alínea f) do n.º 2 do artigo 5.º implica a necessidade de “acautelar eventuais conflitos entre as superfícies de desobstrução de futuros aeródromos e de aeródromos existentes nos municípios vizinhos, uma vez que os aeródromos de menor dimensão não possuem servidões aeronáuticas formalmente constituídas, sendo, em alternativa, protegidos por via dos instrumentos de gestão territorial de natureza municipal” (Ponto 20 do referido parecer).

A ANAC foi mais longe e propôs a revogação global e substituição do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 16 de maio. A proposta sustenta-se na necessidade de revisão e conformação do regime com a legislação europeia (Ponto 30). Propôs, em consequência um articulado. Uma das medidas relaciona-se com a certificação, no sentido de que o parecer de viabilidade de construção do aeródromo deve articular-se com a definição das bases de certificação, designadamente do Regulamento (UE) 139/2014 (Ponto 36). A proposta separa os procedimentos de certificação de aeródromos sujeitos a legislação europeia dos que não o estão, clarificando o regime aplicável. Prevêem-se extensas circunstâncias conducentes à verificação de contraordenações, relacionando-se com o regime instituído pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

O texto aprovado em Assembleia da República é apenas relativo à Proposta de Lei apresentada pelo Governo.

mas contido territorialmente de acordo com a alínea f) proposta, ou é equívoco. *Vide* sugestão de redação da alínea c) do n.º 3 no ponto 24 do Parecer da ANAC)

¹⁸

Consultável

em

<https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152010> .

1.5 A exigência de parecer vinculativo das autarquias locais

Um dos fundamentos para a frustração do avanço da opção AHD+MTJ que foi estudada antes de o Governo optar pela constituição da CTI foi a existência, no procedimento de avaliação ambiental do projeto, de pareceres desfavoráveis das autarquias locais envolvidas. Ao tempo, o ordenamento jurídico previa no Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, no n.º 3 do artigo 5.º, que constituía “fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, conforme previsto na alínea f) do número anterior,”, sendo que a referida alínea f) estipulava que “Parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais”. Ou seja, o legislador tinha inscrito como requisito a existência de pareceres vinculativos favoráveis de todas as câmaras municipais. Ora quando assim é, significa que a decisão a tomar não pode ter conteúdo favorável se os pareceres não forem todos favoráveis¹⁹. Os referidos pareceres tornam-se assim condição necessária, mas não suficiente, ou dito de outro modo ainda, pressupostos da decisão final.

Foi possível, por consulta de documentos, que o Município da Moita, através da sua CM apresentou parecer negativo: “A Câmara Municipal da Moita, reunida em sessão pública, em 26 de fevereiro de 2020. Delibera: a) Instar o Governo e a Assembleia da República a respeitar a autonomia do Poder Local, não modificando o quadro legal atualmente em vigor e que obriga a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) a recolher parecer positivo de todas as autarquias potencialmente afetadas pela instalação de um aeroporto para autorização da construção do mesmo; (acrescentou, verbalmente: “portanto, era isto que eu dizia que nós, neste momento não estamos a dizer que não queremos o aeroporto, nós queremos o aeroporto, queremos é que haja aqui princípios e regras a respeitar”); b) Instar o Governo a encontrar uma localização alternativa ao Montijo para a instalação de um novo aeroporto, no estrito respeito da legislação em vigor e do interesse público.”²⁰. Também o Município do Seixal, se pronunciou sobre a localização no Montijo, rejeitando-a, com fundamentos distintos: “Rejeitar a opção de utilização da Base Aérea no 6, no Montijo, como terminal complementar do Aeroporto da Portela”²¹.

Esta questão foi ultrapassada quando o legislador alterou o regime dos pareceres inscrito no Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, através da Lei n.º 37/2023, de 31 de julho. Assim, o referido n.º 3 antes se previa que constituía “fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, conforme previsto na alínea f) do número anterior”, sendo que a referida alínea estipulava a exigência de “parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afectados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais”. Passou, com a revisão, a prever como fundamento de indeferimento “no procedimento de apreciação prévia de viabilidade respeitante aos aeródromos das classes I a III, a inexistência de parecer favorável das câmaras municipais, nos termos da alínea f) do número anterior”. A alínea f) passou a estabelecer “parecer das câmaras municipais dos concelhos afetados no respetivo

¹⁹ Além, obviamente, do cumprimento dos demais pressupostos (requisitos) legais.

²⁰ ATA n.º 04/XII/2020 - Reunião Pública de 26/02/2020, p. 7 de 27.

²¹ “TOMADA DE POSIÇÃO – O País e a Região precisam de um novo Aeroporto de Lisboa, um Terminal no Montijo não é a solução”, p. 5/5.

território pelo impacto ambiental ou pela limitação de direitos de edificabilidade em resultado da obra a licenciar, tendo por objeto a avaliação dos referidos impactes ou limitações”.

Assim, deixou de se exigir um parecer favorável para se passar a exigir apenas a existência de parecer. O que significa que passou a funcionar apenas como um requisito procedimental. Deixam, assim, os municípios de ter um peso assinalável no processo decisório.

Outros pareceres obrigatórios:

a) Agência Portuguesa do Ambiente, IP – no âmbito do regime jurídico da REN, para efeitos de alteração da delimitação da REN e no âmbito de comunicação prévia²²; Comissão Nacional do Território emite parecer “em caso de divergência entre as entidades com competências na aprovação de delimitação da REN a nível municipal”²³;

b) regime da RAN: “1 - As utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN para as quais seja necessária concessão, aprovação, licença, autorização administrativa ou comunicação prévia estão sujeitas a parecer prévio vinculativo das respetivas entidades regionais da RAN, a emitir no prazo de 20 dias”²⁴; para as ações de relevante interesse público, o artigo 25.º obriga à obtenção de “parecer do serviço competente em razão da matéria que é objeto da pretensão requerida, a emitir no prazo de 20 dias, sem prejuízo do previsto no n.º 5”;

c) gestão de aeronaves quanto ao ruído: “pode o INAC, excepcionalmente e quando se trate de situações de reconhecido interesse público, mediante parecer prévio, de carácter vinculativo, do Instituto do Ambiente”²⁵;

d) regime do ruído: as “operações urbanísticas previstas no n.º 2 do presente artigo, quando promovidas pela administração pública, é aplicável o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro, competindo à comissão de coordenação e desenvolvimento regional territorialmente competente verificar o cumprimento dos valores limite fixados no artigo anterior, bem como emitir parecer sobre o extracto de mapa de ruído ou, na sua ausência, sobre o relatório de recolha de dados acústicos ou sobre o projecto acústico, apresentados nos termos da Portaria n.º 1110/2001, de 19 de Setembro”²⁶;

e) poluição do ar: parecer das CCDR territorialmente competentes “relativo às redes de medição privadas no âmbito do procedimento de licenciamento de instalações que lhes esteja associada”²⁷;

f) conservação da natureza e biodiversidade: constitui contraordenação ambiental grave “punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, a prática não autorizada dos atos e atividades previstos no número anterior quando, nos termos do regulamento de gestão das

²² Cfr. o disposto no n.º 3 do artigo 16.º A, n.º 3 e n.º 5 do artigo 22.º

²³ Cfr. o disposto na alínea e) do n.º 3 do artigo 184.º do RJIGT. O parecer é vinculativo (n.º 5),

²⁴ Artigo 23.º do regime da RAN. “A utilização não agrícola de solos integrados na RAN sem parecer prévio favorável, em infração ao disposto no artigo 23.º” constitui contraordenação nos termos do disposto no artigo 39.º

²⁵ Cfr. o disposto nos n.ºs 7 e 8 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro (haverá que ler as designações orgânicas à luz das entidades que lhes sucederam).

²⁶ Cfr. o disposto no n.º 4 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 7/2007, de 17 de janeiro.

²⁷ Cfr. o disposto na alínea f) do n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 23 de setembro.

áreas protegidas, sejam permitidas mediante autorização ou parecer da autoridade nacional”²⁸; áreas protegidas de estatuto privado: nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 7.º “A integração na comissão de cogestão dos representantes das entidades referidas nas alíneas c) e e) do n.º 1 depende de parecer prévio do conselho estratégico e do ICNF, I. P., sob proposta dos municípios abrangidos pela área protegida”²⁹; pareceres do conselho estratégico: “a) Apreciar e emitir parecer prévio sobre o plano de cogestão da área protegida, incluindo os indicadores de realização propostos; b) Apreciar e emitir parecer sobre o plano anual de atividades e orçamento, bem como sobre o relatório de execução de atividades anual relativo à cogestão da área protegida”³⁰;

g) rede natura: “2 - Até à revisão ou alteração dos planos especiais de ordenamento do território aplicáveis e, nas áreas não abrangidas por aqueles planos, sempre que os relatórios dos planos municipais de ordenamento do território aplicáveis não contenham a fundamentação referida na alínea a) do n.º 3 do artigo anterior, dependem de parecer favorável do ICN ou da comissão de coordenação e desenvolvimento regional competente:”³¹;

h) proteção do estuário do Tejo³²: parecer prévio vinculativo do INC (artigo 7.º);

i) florestas de montado: parecer favorável do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I. P., nos termos do disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio; parecer da direção regional de agricultura competente, no caso de “autorizações de corte ou arranque previstas no número anterior competem [que] a) Ao INCF, I. P., nos casos previstos nas alíneas b), c) e d)”; parecer favorável do ICNF, I. P. no caso do exercício das competências previstas no artigo 3.º, n.º 5 (autorizações de corte e arranque) e no artigo 23.º (rearborezação)³³, a emitir em 20 dias e valendo o silêncio como parecer favorável;

j) proteção do meio aquático: descarga de águas residuais, possível mediante licença, carece de parecer da DRAG respetiva, no caso da licença se relacionar com floresta ou solos agrícolas³⁴; prazo de emissão: 15 dias (artigo 74.º);

k) regime jurídico de utilização de recursos hídricos: inexistência de pareceres “vinculativos desfavoráveis das entidades consultadas no procedimento”³⁵; a licença “para

²⁸ Cfr. o disposto no n.º 2 do artigo 43.º do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho. O parecer encontra-se regulado no artigo 23.º B.

²⁹ Do Decreto-Lei n.º 116/2019, de 21 de agosto.

³⁰ Cfr. o disposto no n.º 1 do artigo 11.º

³¹ Entre outras atividades: “a) A realização de obras de construção civil fora dos perímetros urbanos, com excepção das obras de reconstrução, demolição, conservação de edifícios e ampliação desde que esta não envolva aumento de área de implantação superior a 50% da área inicial e a área total de ampliação seja inferior a 100 m²; b) A alteração do uso actual do solo que abranja áreas contínuas superiores a 5 ha; c) As modificações de coberto vegetal resultantes da alteração entre tipos de uso agrícola e florestal, em áreas contínuas superiores a 5 ha, considerando-se continuidade as ocupações similares que distem entre si menos de 500 m; d) As alterações à morfologia do solo, com excepção das decorrentes das normais actividades agrícolas e florestais;”. Prazo de emissão: 45 dias; previsão do valor de parecer favorável em caso de silêncio (n.ºs 3 e 5 do artigo 9.º).

³² Decreto-Lei n.º 280/94, de 5 de Novembro.

³³ Cfr. o disposto no n.º 3 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio.

³⁴ Cfr. o disposto no n.º 1 do artigo 65.º do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto.

³⁵ Cfr. o disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio.

efeitos de utilização de embarcações atracadas ou fundeadas, sem meios de locomoção próprio ou seladas, carece de parecer do organismo competente em matéria de segurança do material flutuante e de navegação”³⁶ – em rigor, todo o artigo 15.º; dez dias para a emissão dos pareceres previstos no artigo 15.º, sob pena de serem considerado que há parecer favorável; o regime de construção das obras hidráulicas exige um parecer “emitido no prazo de 20 dias, acerca da conformidade das condições de segurança na construção, assim como do cumprimento de outras condições ambientais que a autoridade competente considere necessárias, constantes do processo de atribuição do respectivo título” (artigo 67.º);

l) planeamento municipal: “Tendo sido deliberada a elaboração de plano de urbanização ou de plano de pormenor, a câmara municipal solicita parecer sobre o âmbito da avaliação ambiental e sobre o alcance da informação a incluir no relatório ambiental, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio” (n.º 3 do artigo 78.º do RJIGT) a emitir em 20 dias sob pena de não serem considerados (n.º 4 do artigo 78.º do RJIGT)³⁷; “As alterações dos planos intermunicipais e municipais referidas no presente artigo, dependem de parecer não vinculativo da comissão de coordenação e desenvolvimento regional, quanto à conformidade com as disposições legais e regulamentares vigentes e à compatibilidade ou conformidade com os programas e os planos territoriais eficazes, o qual deve ser proferido no prazo de 10 dias a contar da data do envio da proposta” (n.º 6 do artigo 123.º); “A proposta de suspensão, apresentada nos termos das alíneas b) e c) do n.º 1 do presente artigo, é objeto de parecer da comissão de coordenação e desenvolvimento regional territorialmente competente, o qual incide apenas sobre a sua conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis” (n.º 3 do artigo 126.º). No que respeita à possibilidade de medidas preventivas: “4 - As medidas preventivas podem consistir na proibição, na limitação ou na sujeição a parecer vinculativo das seguintes ações: a) Operações de loteamento e obras de urbanização, de construção, de ampliação, de alteração e de reconstrução, com exceção das que sejam isentas de controlo administrativo prévio; b) Trabalhos de remodelação de terrenos; c) Obras de demolição de edificações existentes, exceto as que, por regulamento municipal, possam ser dispensadas de controlo administrativo prévio; d) Derrube de árvores em maciço ou destruição do solo vivo e do coberto vegetal”³⁸. Nos termos do disposto no artigo 138.º, há lugar a parecer das CCDR, no caso de medidas preventivas; previsão de nulidade de atos administrativos e de situações de comunicação prévia (?) que sejam emitidos sem pareceres obrigatórios ou que não os observem (artigo 143.º do RJIGT); possibilidade de embargo de obras ou demolição se as obras não observarem os pareceres (n.º 1 do artigo 144.º);

m) risco de inundações: parecer da Comissão Nacional da Gestão dos Riscos de Inundações, nos termos das alíneas b) a d) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 115/2010, de 22 de outubro³⁹;

³⁶ Cfr. o disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei 226-A/2007, de 31 de maio.

³⁷ Cfr. igualmente o disposto no artigo 120.º do RJIGT.

³⁸ Cfr. o disposto no n.º 4 do artigo 134.º do RJIGT.

³⁹ “b) (...) acerca das unidades de gestão que se justifiquem tendo em vista a optimização da gestão dos riscos de inundações; c) (...) acerca das zonas onde existem riscos potenciais significativos de inundações ou nas quais a concretização tais se pode considerar provável; d) (...) acerca das cartas de zonas inundáveis para áreas de risco nos termos previstos no artigo 7.º, bem como nas situações previstas no artigo 17.º”;

n) segurança contra incêndios em edifícios: “As medidas de autoproteção respeitantes a cada utilização-tipo, de acordo com a respetiva categoria de risco, são as definidas no regulamento técnico referido no artigo 15.º, sujeitas a parecer obrigatório da ANEPC, ou dos municípios, quanto à 1.ª categoria de risco.”⁴⁰;

o) Sistema de gestão integrada de fogos rurais: parecer da Agência para a Gestão Integrada de Fogos Rurais, I. P. (AGIF, I. P.) “com medidas corretivas, sobre planos de âmbito nacional e propostas legislativas com impacto no SGIFR”⁴¹; parecer da comissão nacional de gestão integrada de fogos rurais “sobre os programas regionais de ação, nos termos do n.º 5 do artigo 33.º”⁴²; parecer das comissões regionais de gestão integrada de fogos rurais “sobre os programas sub-regionais de ação, nos termos do n.º 4 do artigo 34.º”⁴³; parecer das comissões sub-regionais sobre “os programas municipais de execução, nos termos do n.º 4 do artigo 35.º”⁴⁴; parecer das comissões municipais de gestão integrada de fogos rurais “relativamente a obras de construção e de ampliação, nos casos previstos no presente decreto-lei”⁴⁵; “parecer vinculativo da comissão municipal de gestão integrada de fogos rurais, a emitir no prazo de 30 dias” no caso de Condicionamento da edificação em áreas prioritárias de prevenção e segurança⁴⁶

⁴⁰ Cfr. o disposto no n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro. A ANEPC é a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.

⁴¹ Cfr. o disposto na alínea e) do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro.

⁴² Cfr. o disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro.

⁴³ Cfr. o disposto na alínea f) do n.º 2 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro.

⁴⁴ Cfr. o disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro.

⁴⁵ Cfr. o disposto na alínea f) do n.º 2 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro.

⁴⁶ Cfr. o disposto no n.º 3 do artigo 60.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro.