

Autoridade Nacional da Aviação Civil

Regulamento n.º .../201...

Requisitos aplicáveis ao Salvamento e Luta Contra Incêndios em Aeródromos

O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas, procedendo ainda à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

Em conformidade com o n.º 1 do artigo 13.º do mencionado diploma os aeródromos classificam-se, por ordem crescente, em classes de I a IV, em função dos critérios de natureza operacional, administrativa, de segurança e de facilitação.

Consoante a classificação os aeródromos devem dispor de equipamento de combate a incêndio ou de serviços de emergência.

Ademais, o manual de aeródromo, que carece de aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e que acompanha o requerimento para efeitos de certificação do respetivo aeródromo, deve conter igualmente um plano de emergência do aeródromo (PEA), bem como especificar os procedimentos e medidas de segurança operacional referentes ao salvamento e luta contra incêndios (SLCI), nos termos das subalíneas *iii*) e *iv*) da alínea d) do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio.

O Regulamento da ANAC n.º 36/2013 definiu as especificações dos elementos a incluir no manual de aeródromo, tendo determinado no artigo 12.º que o manual de aeródromo “*deve especificar as instalações, equipamento, pessoal e procedimentos existentes, de forma a satisfazer os requisitos aplicáveis a tais operações, incluindo o seguinte: a) Os critérios de dimensionamento dos recursos humanos e materiais a afetar; b) Os recursos humanos e materiais disponíveis; c) Os nomes e cargos dos responsáveis; e d) Os programas de manutenção do equipamento.*”. Com efeito, dada a extensão e especificidade da regulamentação da presente matéria, não foi possível regulamentar a mesma em detalhe no

âmbito do regulamento anteriormente mencionado, optando-se por fazê-lo em regulamento posterior especificamente aprovado para o efeito.

Paralelamente, importa referir que o presente regulamento aplica-se igualmente aos aeródromos abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 139/2004 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, tendo em conta que este mesmo regulamento europeu regula apenas a matéria relativa ao salvamento e luta contra incêndios de forma superficial, em ADR.OPS.B.010 do seu Anexo IV.

Face ao exposto, o presente regulamento materializa a regulamentação complementar da ANAC relativa aos Meios de Socorro em aeródromos, efetuando uma distinção entre níveis de serviço e estabelecendo categorias de SLCI, tendo por referência o Anexo 14 à Convenção de Chicago e as Partes I e VII do Documento 9137-NA/898 da Organização da Aviação Civil internacional.

Paralelamente, o presente regulamento materializa igualmente as competências da ANAC constantes das alíneas l) e o) do n.º 6 do artigo 32.º dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, nos termos do qual se prevê que estão sujeitos a aprovação os procedimentos relativos à formação de pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil, bem como os programas e os cursos do pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil, para habilitação para o exercício de funções aeronáuticas.

Por outro lado, prevê-se igualmente o diferimento da entrada em vigor de algumas normas, para que os aeródromos disponham de tempo suficiente para se adaptarem e prepararem, com vista ao cumprimento integral do disposto no presente regulamento.

O presente Regulamento foi objeto de consulta pública, nos termos do 30.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

Assim, o Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, por deliberação de ... de ... de 201..., aprova o seguinte regulamento:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece os requisitos aplicáveis aos meios de salvamento e luta contra incêndios em aeródromos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

- 1- O presente regulamento aplica-se aos aeródromos certificados nos termos do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, bem como às pistas e heliportos cuja utilização pode ser autorizada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos do artigo 37.º-A do mesmo Decreto-Lei.
- 2- O presente regulamento aplica-se igualmente aos aeródromos certificados nos termos do Regulamento (UE) n.º 139/2004 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014.

Artigo 3.º

Definições e siglas

Para efeitos do presente regulamento, adotam-se as definições e abreviaturas constantes do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, e do Regulamento (UE) n.º 139/2004 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, bem como as seguintes:

- a) «Aeronave crítica escolhida pelo aeródromo», a aeronave que regularmente opera no aeródromo e cujas características técnicas são mais exigentes em termos de meios de socorro;
- b) «Alteração da categoria de SLCI», a subida ou descida de categoria de SLCI que acontece em resultado de uma situação planeada ou, pontualmente, em resultado de uma situação imprevista;
- c) «ANAC», Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- d) «Área adjacente ao aeródromo», a área fora do perímetro aeroportuário, compreendida até 1 km de raio do início e 1 km de raio do fim de pista;

- e) «Área de aproximação final, de aterragem e de descolagem» (FATO), área definida pelo fim da fase final de aproximação e aterragem e a partir da qual se inicia a descolagem;
- f) «Área de toque e de descolagem» (TLOF), área com um piso suficientemente consistente sobre o qual um helicóptero pode aterrar ou descolar;
- g) «Área de segurança», área envolvente da FATO, com dimensões próprias dependentes das dimensões do helicóptero crítico;
- h) «ARICA», aparelho respiratório isolante de circuito aberto;
- i) «AFPFC», aparelho filtrante de peça facial completa;
- j) «Categoria de salvamento e luta contra incêndios do aeródromo», a categoria identificada para o aeródromo, determinada com base no comprimento total da aeronave mais comprida que normalmente utiliza o aeródromo e no diâmetro máximo da sua fuselagem, usando para o efeito as correspondentes tabelas constantes do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante;
- k) «CE», Chefe de Equipa;
- l) «CT-SUP», Chefe de turno ou supervisor;
- m) «COE», Centro de operações de emergência;
- n) «DGERT», Direção-Geral do Emprego e das Relações do Trabalho;
- o) «EPI», equipamento de proteção individual;
- p) «Equipamento fixo de extinção», os meios de extinção instalados ou colocados na plataforma de um heliporto, assim como os equipamentos que os alimentam;
- q) «Equipamento de proteção respiratória», Aparelho Respiratório Isolante de Circuito aberto (ARICA) com a ou as respetivas garrafas de ar comprimido e peça facial (máscara);
- r) «Equipamento de proteção individual», o conjunto de artigos constituído por:
 - i) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação, devendo ser identificado por um número pintado com cor de contraste e média reflexão;
 - ii) Cógula;
 - iii) Casaco de proteção ao fogo que cumpra os requisitos mínimos de proteção previstos no Doc. 9137-NA/898 da OACI;

- iv)* Luvas, resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
- v)* Calça de proteção ao fogo que cumpra os requisitos mínimos de proteção previstos no Doc. 9137-NA/898 da OACI;
- vi)* Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento.
- vii)* Peça facial para equipamento de proteção respiratória.
- s) «Exercício de risco comum», exercício com base em manobras de âmbito geral, executado ao ar livre ou em espaços fechados, e em que pelas suas características a probabilidade de ocorrência de acidente ou incidente é diminuta;
- t) «Exercício de risco acrescido», exercício com base em manobras de âmbito específico, executado ao ar livre ou em espaços fechados, e em que pelas suas características a probabilidade de ocorrência de acidente ou incidente é potenciada;
- u) «GPCM», Gestor de posto de comando móvel;
- v) «Manual VFR», a publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado português, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, destinada à navegação aérea segundo as regras de voo visual;
- w) «Meios de socorro», conjunto de meios humanos e materiais ou apenas materiais destinados a garantir a capacidade de salvamento e luta contra incêndios de um aeródromo;
- x) «Movimento de uma aeronave», a aterragem ou a descolagem de uma aeronave;
- y) «NOTAM», aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informações sobre a localização, a condição ou a alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal encarregado das operações de voo;
- z) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional;
- aa) «OPG», Operador geral;
- bb) «PCM», Posto de comando móvel;
- cc) «PEA», Plano de emergência do aeródromo;
- dd) «Perímetro aeroportuário», limite físico que define a área ocupada pelo aeródromo;

- ee) «Plataforma do heliporto», espaço do heliporto que compreende a FATO, a TLOF, e a área de segurança;
- ff) «Plataforma elevada», plataforma inserida numa superfície envolvente desnivelada e que não disponha cumulativamente dos seguintes requisitos mínimos:
 - i) Um acesso que permita a entrada de veículos de combate a incêndios na plataforma;
 - ii) Um acesso que permita a aproximação de veículos de combate a incêndios a 20 metros ou menos, da plataforma;
 - iii) Um acesso diferenciado que permita a entrada de pessoal e equipamento de socorro na plataforma.
- gg) «Plataforma de superfície», plataforma inserida numa superfície envolvente nivelada;
- hh) «Plena operacionalidade do equipamento, dos sistemas auto, dos sistemas de extinção ou dos sistemas auxiliares», a situação em que os diferentes artigos do equipamento, dos sistemas auto, dos sistemas de extinção ou dos sistemas auxiliares, conforme aplicável, podem ser utilizados com o objetivo para o qual foram concebidos, sem qualquer tipo de restrição de utilização operacional ou de segurança e que de acordo com as normas reconhecidas pelo fabricante se considerem operativos;
- ii) «Posição avançada», o local específico, de carácter permanente ou temporário, situado no lado ar do aeródromo, destinado ao posicionamento dos meios de socorro durante a operação do aeródromo, com a finalidade de garantir ou reduzir o tempo de resposta a uma ocorrência;
- jj) «Publicação de Informação Aeronáutica» (AIP), publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado português, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, essencial à navegação aérea;
- kk) «QI», qualificação inicial;
- ll) «Reclassificação da categoria de salvamento e luta contra incêndios», a alteração com carácter estável e permanente da categoria de salvamento e luta contra incêndios disponibilizada pelo aeródromo;
- mm) «Rota preferencial», o itinerário pré-definido para alcançar uma determinada zona situada na área adjacente do aeródromo, com partida de um portão de emergência do aeródromo;

- nn) «SBA» Serviço de Brigadas de Aeródromo;
- oo) «SBSLCI», Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra Incêndios;
- pp) «SEA», Serviço de Equipamentos de Apoio;
- qq) «Situação pontual», a situação planeada que acontece não respeitando o cumprimento de horários ou compromissos e não se repete no tempo;
- rr) «Situação imprevista», a situação inopinada que acontece não respeitando o cumprimento de horários ou compromissos e não se repete no tempo;
- ss) «Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios», o nível de serviço de meios de socorro, operacionalizado por meios especializados de acordo com a regulamentação nacional e internacional;
- tt) «Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra Incêndios», o nível de serviço de meios de socorro, operacionalizado por uma Corporação de Bombeiros, de acordo com a regulamentação nacional;
- uu) «Serviço de Brigadas de Aeródromo», o nível de serviço de meios de socorro, operacionalizado por uma Corporação de Bombeiros ou por funcionários do próprio aeródromo, de acordo com a regulamentação nacional;
- vv) «Serviço de Equipamentos de Apoio», o nível de serviço de meios de socorro, operacionalizado pela exclusiva disponibilização de equipamentos de apoio ao salvamento e luta contra incêndios no aeródromo, de acordo com a regulamentação nacional;
- ww) «Sistema auxiliar», o equipamento que estando montado sobre um veículo e não fazendo parte do sistema auto ou de extinção, pode ser utilizado para melhorar a capacidade da resposta operacional, nomeadamente a auto escada, o braço de grua, o braço extensível de extinção e perfuração e o guincho;
- xx) «Situações de contingência», a ocorrência ou verificação de:
- i) Um acidente com aeronave no aeródromo ou na sua área adjacente;
 - ii) Uma catástrofe natural; ou
 - iii) Uma pandemia.
- yy) «SLCI», Salvamento e luta contra incêndios;
- zz) «SSLCI», Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios.

- aaa) «Tempo de resposta», tempo que decorre entre o momento em que é dado o alerta para o serviço dos meios de socorro do aeródromo e o momento em que, no local da ocorrência, o ou os primeiros veículos de combate a incêndios estão posicionados para projetar, no mínimo, 50% do débito especificado em função da categoria de SLCI da aeronave em emergência ou da categoria de SLCI do aeródromo, de acordo com o que for menos exigente;
- bbb) «Veículo de combate a incêndios em aeronaves», veículo de combate a incêndios que cumpre as características técnicas de referência da OACI;
- ccc) «Veículo adaptado para combate a incêndios em aeronaves», veículo de combate a incêndios que não cumprindo ou cumprindo parcialmente as características técnicas de referência da OACI, cumpre as características técnicas de referência previstas no presente regulamento.

Artigo 4.º

Meios de socorro

- 1- Todos os aeródromos devem disponibilizar meios de socorro para as operações que aí decorrem.
- 2- Compete ao operador de aeródromo disponibilizar os meios de socorro necessários ao cumprimento do disposto no presente regulamento.
- 3- Os meios de socorro devem ser calculados em função da aeronave crítica escolhida pelo aeródromo, que aí opera regularmente e cujas características técnicas sejam as mais exigentes.
- 4- Reciprocamente, os meios de socorro existentes e disponíveis determinam as dimensões máximas das aeronaves de asa fixa que podem operar no respetivo aeródromo, tendo em conta o comprimento e largura da fuselagem das mesmas, bem como as dimensões máximas das aeronaves de asa rotativa, tendo em consideração o comprimento da fuselagem, incluindo o comprimento das pás do rotor principal e do rotor de cauda.
- 5- Em aeronaves de asa fixa, se depois de determinada a categoria, com base no comprimento total da aeronave, a largura da fuselagem for superior à largura máxima estabelecida para essa categoria, a aeronave é classificada na categoria imediatamente superior.

- 6- Para efeitos do número anterior, a dimensão determinante é a que corresponda ao número mais exigente.
- 7- O operador de aeródromo deve fazer uma análise de risco e, se necessário, incrementar os meios de socorro para além dos mínimos definidos no presente regulamento, adequando-os à realidade do aeródromo.
- 8- Os aeródromos devem dispor de publicações técnicas relativas:
 - a) Às aeronaves que habitualmente operam no aeródromo, no âmbito do salvamento e luta contra incêndios;
 - b) À operação dos equipamentos em utilização pelos meios de socorro;
 - c) À manutenção dos equipamentos em utilização pelos meios de socorro.
- 9- Os meios de socorro definidos no presente regulamento consideram-se como os mínimos necessários à garantia da categoria de SLCI, devendo ser reforçados sempre que a ANAC o determine, no âmbito do disposto no presente regulamento.

Artigo 5.º

Missão dos meios de socorro

- 1- Constitui missão principal dos meios de socorro o salvamento de vidas, na eventualidade da ocorrência de um acidente ou incidente no aeródromo ou área adjacente ao mesmo.
- 2- Constitui missão secundária dos meios de socorro a contenção das consequências materiais e ambientais do acidente.
- 3- No âmbito da primeira intervenção, constitui prioridade dos meios de socorro criar e manter as condições de sobrevivência para as vítimas, bem como criar condições para a fuga e o salvamento das mesmas.

Artigo 6.º

Níveis de serviço de SLCI dos meios de socorro

- 1- Os meios de socorro organizam-se segundo os seguintes níveis de serviço:
 - a) SSLCI, cujas especificidades constam do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, e que é operacionalizável por operadores cuja formação deve observar o referencial constante do mesmo anexo;

- b) SBSLCI, cujas especificidades constam no Anexo III ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, e que é operacionalizável por operadores cuja formação deve observar o referencial constante do mesmo anexo;
 - c) SBA, cujas especificidades constam do Anexo IV ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, e que é operacionalizável por operadores cuja formação deve observar o referencial constante do mesmo anexo;
 - d) SEA, cujas especificidades constam do Anexo V ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, e que é operacionalizável por qualquer pessoa que se encontre presente no aeródromo onde se dá a ocorrência.
- 2- O nível de serviço dos meios de socorro é proposto pelo operador de aeródromo, no âmbito da aprovação do manual de aeródromo, em função dos meios de socorro disponibilizados.

Artigo 7.º

Meios de socorro em situações especiais

- 1- Em situações especiais que estejam dependentes de autorização da ANAC, nomeadamente a realização de festivais aeronáuticos e demonstrações aéreas, o nível dos meios de socorro a disponibilizar deve ser calculado em função da aeronave com características mais exigentes em termos de categoria de SLCI, com condição técnica para voar.
- 2- Nas situações mencionadas no número anterior, deve ser cumprido o seguinte pelo operador de aeródromo:
- a) O nível mínimo dos meios de socorro a disponibilizar é de SBA, operacionalizado por uma Corporação de Bombeiros;
 - b) Os veículos pesados de salvamento e luta contra incêndios devem conseguir aceder, sem limitações de qualquer natureza, a todas as aeronaves estacionadas;
 - c) O abastecimento de combustível a aeronaves deve ser efetuado em local específico para o efeito;
 - d) As operações de abastecimento devem ser assistidas pelos meios de socorro implementados;

- e) Deve ser garantida a presença simultânea de equipas diferenciadas dos meios de socorro, caso esteja previsto o abastecimento de aeronaves simultaneamente com o decurso de operações de voo;
 - f) Deve ser garantido a constituição do serviço de meios de socorro por um número de equipas proporcionais ao número de aeronaves presentes e ao horário do evento;
 - g) Devem ser disponibilizados meios materiais proporcionais ao número de aeronaves presentes e ao horário do evento;
- 3- Nos aeródromos situados junto a zonas aquáticas, pantanosas, montanhosas ou inóspitas, sobre as quais se situem corredores de aproximação ou de descolagem de aeronaves fora do perímetro aeroportuário, o operador de aeródromo deve:
- a) Colaborar com as autoridades com responsabilidade legal para intervenção nessas áreas, na definição dos procedimentos de socorro a adotar em caso de emergência;
 - b) Conhecer os planos das autoridades com responsabilidade legal para intervenção nessas áreas;
 - c) Assegurar a disponibilização dos meios de sobrevivência, diretamente ou através da realização de contratos ou protocolos celebrados com entidades públicas ou privadas que efetivamente disponham dessa capacidade.

Artigo 8.º

Disponibilização dos meios de socorro

- 1- Os aeródromos devem disponibilizar meios de socorro afetos ao apoio às operações do aeródromo que devem estar disponíveis e operacionais, no mínimo, durante o horário de operação aérea do aeródromo.
- 2- Nos aeródromos que disponibilizem meios de socorro de nível de SSLCI, a disponibilização deste serviço deve ser garantida nos termos seguintes:
 - a) Com a antecedência mínima necessária para possibilitar a operacionalidade do serviço, relativamente à hora prevista para qualquer movimento de aeronaves;
 - b) Prolongando-se pelo menos durante 15 minutos após o último movimento de aeronaves para garantir a segurança da operação.
- 3- Nos aeródromos não abrangidos pelo número anterior, a disponibilização dos meios de socorro deve ser garantida nos termos seguintes:

- a) Com a antecedência mínima necessária para possibilitar a operacionalidade do serviço com o mínimo de 30 minutos de antecedência relativamente à hora prevista para qualquer movimento de aeronaves;
- b) Prolongando-se, após o último movimento de aeronaves, durante o período de tempo necessário para garantir a segurança da operação.

Artigo 9.º

Prestação de serviços externos

- 1- Qualquer entidade, pública ou privada, pode assegurar os meios de socorro de um aeródromo, desde que se encontre devidamente habilitada para o efeito.
- 2- Sempre que o operador de aeródromo recorra à prestação de serviços mencionada no número anterior, a mesma deve ser formalizada, designadamente através da outorga de um contrato ou protocolo, garantindo o cumprimento das normas constantes do presente regulamento.
- 3- O documento mencionado no número anterior deve prever expressamente a obrigação de cumprimento das normas constantes do presente regulamento, consoante os meios de socorro e nível de serviço adotado.

Artigo 10.º

Manual de procedimentos

Os meios de socorro de um aeródromo devem dispor de um manual de procedimentos contendo, no mínimo, os seguintes capítulos:

- a) Procedimentos Organizacionais, onde é descrita a organização do serviço e são publicados os procedimentos que o suportam;
- b) Procedimentos Operacionais, onde são publicados os procedimentos operacionais para as situações mais comuns;
- c) Programa de Formação, Qualificação e Treino, constituído pelo Programa Anual de Formação, Qualificação e Treino do Aeródromo.

Artigo 11.º

Heliportos com plataformas elevadas

As plataformas dos heliportos classificadas como elevadas nos termos do presente regulamento, devem estar equipadas com os seguintes meios:

- a) Coluna seca que permita o reforço do abastecimento de água ou espuma, de acordo com as necessidades operacionais, em caso de emergência;
- b) Sistema de recolha de líquidos que, em caso de derrame de combustível, permita a condução, separação e retenção de hidrocarbonetos líquidos;
- c) Dois pontos de amarração, situados em lados opostos da plataforma, com capacidade para suportar a aeronave crítica do heliporto.

CAPÍTULO II

Nível de proteção e categorias de SLCI

Artigo 12.º

Categorias de SLCI do aeródromo

- 1- Existem 10 categorias para SLCI aplicáveis a aeronaves de asa fixa e três categorias aplicáveis a aeronaves de asa rotativa, em conformidade com o Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 2- A categoria de SLCI de um aeródromo deve ser determinada de acordo com:
 - a) O n.º 1 do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, em função do requisito mais exigente para o comprimento total da aeronave e para a largura máxima da fuselagem das aeronaves que aí operam, para aeronaves de asa fixa;
 - b) O n.º 2 do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, em função do comprimento total das aeronaves que aí operam, para aeronaves de asa rotativa.
- 3- A categoria de SLCI do aeródromo deve constar do respetivo manual de aeródromo, que é objeto de aprovação pela ANAC, bem como da AIP e do Manual VFR.
- 4- A reclassificação da categoria de SLCI do aeródromo carece de aprovação da ANAC e implica a alteração das publicações aeronáuticas.
- 5- A alteração da categoria de SLCI carece, sempre que possível, de comunicação prévia à ANAC, mencionando os motivos justificativos da mesma, bem como da emissão de NOTAM.
- 6- Não sendo possível efetuar a comunicação à ANAC previamente à alteração mencionada no número anterior, o operador de aeródromo deve, logo que possível,

comunicar a situação à ANAC, fazendo menção ao motivo que impossibilitou a comunicação prévia.

- 7- A alteração de categoria de SLCI a que se refere os números anteriores deve ser temporária.

Artigo 13.º

Habilitação dos níveis dos meios de socorro

- 1- Os diferentes níveis de serviço dos meios de socorro estão habilitados a prestar apoio à atividade de aeronaves nas condições indicadas na tabela constante do Anexo VI do presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 2- Sem prejuízo do disposto no número anterior, a adoção do nível de SEA num aeródromo deve observar o seguinte:
 - a) A operação deve ser condicionada à operação de uma única aeronave nos circuitos de aterragem e descolagem;
 - b) Sempre que o aeródromo pretenda a operação simultânea de duas ou mais aeronaves nos circuitos de aterragem e descolagem, deve incrementar os meios de socorro existentes para os correspondentes ao nível de SBA ou superior, de acordo com as características das aeronaves envolvidas.
- 3- Independentemente do número anual de passageiros, os aeródromos que sejam operados por voos regulares de transporte de passageiros que utilizem aeronaves com capacidade superior a 19 lugares, devem dispor obrigatoriamente de meios de socorro de nível de SSLCI para apoiar essa atividade.
- 4- Independentemente do número anual de passageiros, os aeródromos que sejam operados por voos regulares de transporte de passageiros que utilizem aeronaves com categoria de SLCI igual ou inferior a 3 e cuja capacidade seja igual ou inferior a 19 lugares, devem dispor obrigatoriamente, no mínimo, de meios de socorro de nível de SBSLCI para apoiar essa atividade.

Artigo 14.º

Alteração dos meios de socorro

- 1- Sempre que necessário, e sem prejuízo do disposto nos números 4 a 7 do artigo 12.º, o aeródromo pode alterar os seus meios de socorro em função das características de uma aeronave mais exigente que o pretenda operar.
- 2- A alteração dos meios de socorro deve cumprir o seguinte:
 - a) O disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 8.º, conforme aplicável;
 - b) A alteração implica sempre o cumprimento dos requisitos inerentes à categoria de SLCI em causa, ou seja, à categoria para a qual se efetua a alteração.

Artigo 15.º

Correspondência da categoria de SLCI à da aeronave crítica

- 1- A categoria de SLCI de um aeródromo deve ser a correspondente à da aeronave crítica que regularmente o opera.
- 2- Excepcionalmente, por proposta do operador à ANAC e depois desta a aprovar, a determinação da categoria de SLCI a disponibilizar pelo aeródromo pode ser calculada em função do número de movimentos de aeronaves, observando-se cumulativamente o seguinte:
 - a) O número de movimentos da aeronave de maior categoria de SLCI que regularmente opera o aeródromo deve ser inferior a 700 nos três meses consecutivos de maior atividade; e
 - b) O número de movimentos mencionados na alínea anterior não deve representar mais de 10% do número total de movimentos do aeródromo, nos três meses consecutivos de maior movimento, desde que correspondam a movimentos pontuais.
- 3- Exceto quando realizados em aeronaves com categoria 1 de SLCI, em resultado de uma situação pontual ou imprevista, os voos de transporte aéreo de passageiros podem ser apoiados com recurso à disponibilização de meios humanos que cumpram o disposto nos n.ºs 9, 10, 11 e 12 do artigo 6.º do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, sempre que seja, cumulativamente, cumprido o seguinte:
 - a) O apoio operacional seja disponibilizado por um SSLCI;
 - b) A disponibilidade da quantidade de agente extintor e de equipamento de apoio prioritário, assim como do número de veículos corresponda efetivamente à categoria de SLCI da aeronave em causa.

- 4- Exceto quando realizados em aeronaves com categoria 1 de SLCI, os voos de trabalho aéreo e de transporte de carga e de correio, podem ser apoiados com recurso à disponibilização de meios humanos que cumpram o disposto nos n.ºs 9, 10, 11 e 12 do artigo 6.º do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, sempre que seja, cumulativamente, cumprido o seguinte:
 - a) O apoio operacional deve ser disponibilizado por um SSLCI;
 - b) A disponibilidade da quantidade de agente extintor e de equipamento de apoio prioritário, assim como do número de veículos corresponda efetivamente à categoria de SLCI da aeronave em causa.
- 5- Durante os períodos previamente conhecidos de redução de tráfego do aeródromo, o nível de proteção disponível não deve ser menor do que o necessário para a aeronave de maior categoria que se preveja que venha a usar a infraestrutura durante esse período, independentemente do número de movimentos de aeronaves.

Artigo 16.º

Incapacidade de cumprimento

- 1- A incapacidade do aeródromo para garantir a disponibilização simultânea de todos os meios correspondentes à categoria de SLCI, necessária à proteção da operação de determinada aeronave, implica a diminuição da categoria de SLCI do aeródromo para o nível em que todos os requisitos de segurança operacional sejam simultaneamente cumpridos.
- 2- O disposto no número anterior não dispensa o cumprimento do n.º 4 e 5 do artigo 12.º.

CAPÍTULO III

Agentes extintores

Artigo 17.º

Tipos de agentes extintores

- 1- Os aeródromos devem dispor dos seguintes tipos de agentes extintores:
 - a) Agente principal, caracterizado como espuma, que deve cumprir a eficácia mínima de nível B da OACI, constante dos Volumes I e II do Anexo 14 à Convenção de Chicago e caracterizado na Parte 1 do Documento 9137-NA/898 da OACI;

- b) Agente complementar, caracterizado como pó químico seco, adequado para combater fogos em hidrocarbonetos líquidos.
- 2- O disposto na alínea a) do número anterior não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.
- 3- Os agentes extintores utilizados devem corresponder às especificações da Organização Internacional de Normalização (ISO).
- 4- Nos aeródromos que adotem meios de socorro de nível de SEA a disponibilização de agente extintor pode ser feita de forma diferenciada:
 - a) Em extintores, devendo ser observado o seguinte:
 - i)* Devem ser disponibilizados no mínimo dois extintores de pó químico seco ABC, com rodado e capacidade individual mínima de 25 kg;
 - ii)* Os extintores referidos destinam-se exclusivamente a permitir a intervenção em caso de acidente, não sendo considerados como parte integrante dos meios de proteção passiva da infraestrutura ou instalações do aeródromo.
 - b) Em veículos de combate a incêndios;
 - c) Em equipamentos fixos de extinção.

Artigo 18.º

Agente extintor principal

- 1- O agente extintor principal deve ser uma espuma.
- 2- Cada lote de emulsor em uso para a produção de espuma deve cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Deve apresentar um certificado que contenha a indicação expressa do seguinte:
 - i)* Do cumprimento dos requisitos de nível B ou C da OACI;
 - ii)* Do laboratório que certifica os testes de determinação de nível OACI;
 - iii)* Da marca do emulsor;
 - iv)* Da designação comercial do emulsor;
 - v)* Do lote do emulsor;
 - vi)* Da validade do lote do emulsor.
 - b) Deve apresentar o documento que certifica formalmente o laboratório para a realização dos referidos testes de determinação de nível OACI.

- 3- A análise de qualquer lote de emulsor para efeitos de prolongamento da sua data de validade deve cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Deve apresentar um certificado que contenha a indicação expressa do seguinte:
 - i)* Do laboratório que certifica os testes de determinação da nova data de validade;
 - ii)* Da marca do emulsor;
 - iii)* Da designação comercial do emulsor;
 - iv)* Do lote do emulsor;
 - v)* Da nova validade do lote do emulsor.
 - b) Deve apresentar o documento que certifica formalmente o laboratório para a realização dos referidos testes.
- 4- O arquivo da documentação referida nos números anteriores deve:
 - a) Ser efetuado individual e sistematizadamente por lote de produto;
 - b) Estar disponível para ser consultado pelas entidades competentes.
- 5- A capacidade do depósito de emulsor dos veículos de combate a incêndios deve garantir, no mínimo, a utilização de dois depósitos de água dos mesmos veículos, de acordo com a percentagem de mistura indicada pelo fabricante do emulsor em uso.
- 6- A capacidade do depósito de emulsor dos equipamentos fixos de extinção deve garantir, no mínimo, a utilização da quantidade mínima de água disponibilizada, que nunca deve ser inferior à referenciada nas tabelas constantes do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, de acordo com a percentagem de mistura indicada pelo fabricante do emulsor em uso.
- 7- Os equipamentos fixos de extinção que estejam diretamente ligados a depósitos de água com capacidade superior à indicada no número anterior, devem optar por:
 - a) Dispor de um depósito de emulsor com capacidade suficiente para garantir a produção de espuma na proporção da água disponível; ou
 - b) Dispor da possibilidade de interrupção automática do fornecimento de água a ser efetuada no momento do esgotamento do emulsor disponível.
- 8- O reabastecimento de emulsor deve ser disponibilizado de forma a garantir a sua utilização em tempo útil.

- 9- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA e que regulamentarmente não disponham de emulsor para produção de espuma.

Artigo 19.º

Agente extintor complementar

- 1- O agente extintor complementar deve ser um pó químico seco.
- 2- Cada lote de pó químico seco em uso deve dispor de um certificado com indicação expressa do seguinte:
 - a) Da classe de fogo do pó químico seco;
 - b) Da marca do pó químico seco;
 - c) Da designação comercial do pó químico seco;
 - d) Do lote do pó químico seco;
 - e) Da validade do lote do pó químico seco.
- 3- Cada lote de pó químico seco em uso deve dispor de um certificado que ateste a sua compatibilidade com o emulsor em uso.
- 4- A validade do pó químico seco, de acordo com a legislação nacional, é de cinco anos.
- 5- Sempre que o operador opte por fazer análises para possibilitar o prolongamento da data de validade de um determinado lote, a análise desse lote para efeitos de prolongamento da sua data de validade deve cumprir os seguintes requisitos:
 - a) Deve apresentar um certificado que contenha a indicação expressa do seguinte:
 - i)* Do laboratório que certifica os testes de determinação da nova data de validade;
 - ii)* Da marca do pó químico seco;
 - iii)* Da designação comercial do pó químico seco;
 - iv)* Do lote do pó químico seco;
 - v)* Da nova validade do lote do pó químico seco.
 - b) Deve apresentar um documento que certifica formalmente o laboratório para a realização dos referidos testes.
- 6- O arquivo da documentação referida nos números anteriores deve:
 - a) Ser efetuado individual e sistematizadamente por lote de produto;
 - b) Estar disponível para ser consultado pelas entidades competentes.

- 7- O disposto nos n.ºs 2 a 6 não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 20.º

Quantitativos mínimos de agente extintor

- 1- Para apoiar a atividade de aeronaves, as quantidades mínimas de agente extintor a serem disponibilizadas pelos meios de socorro de nível de SSLCI são:
 - a) As referidas na tabela constante do n.º 1 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, para aeronaves de asa fixa;
 - b) As referidas na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, para aeronaves de asa rotativa.
- 2- Sempre que não seja possível garantir os quantitativos mínimos de agentes extintores necessários à manutenção do nível de serviço adotado ou da categoria de SLCI, o aeródromo deve promover a respetiva alteração desse mesmo nível ou categoria para o correspondente aos quantitativos que se encontram disponíveis.
- 3- Sempre que o aeródromo disponha da facilidade de produção de tapetes de espuma, os meios a afetar a este recurso não devem ser contabilizados para o cálculo da quantidade de agente extintor necessária à garantia da categoria de SLCI.
- 4- A quantidade de agente disponível em extintores portáteis e transportáveis ou em sistemas automáticos de extinção, não deve ser contabilizado para o cálculo da quantidade de agente extintor necessária à garantia da categoria de SLCI.
- 5- A quantidade de água necessária para produção de agente principal e a quantidade de agente complementar a disponibilizar nos veículos de combate a incêndios e equipamentos fixos de extinção, deve cumprir os valores mínimos previstos nas tabelas constantes do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 6- A taxa de descarga de agente extintor, principal e complementar, não deve ser inferior à prevista nas tabelas constantes do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 7- No aeródromo onde se verifique a operação de aeronaves com dimensões superiores às referidas nas tabelas constantes dos n.ºs 1 e 2 do Anexo I ao presente regulamento, do

qual faz parte integrante, as quantidades de agente extintor a disponibilizar devem ser recalculadas, bem como as respectivas taxas de descarga.

Artigo 21.º

Reservas de agente extintor

- 1- A contabilização das reservas de agente extintor pode considerar o agente existente noutros veículos, afetos aos meios de socorro e que não asseguram a categoria de SLCI do aeródromo, desde que os mesmos apresentem os seus sistemas auto e de extinção operativos.
- 2- O armazenamento das reservas de agente extintor deve ser feito garantindo o critério de armazenamento dos fabricantes.
- 3- Sempre que o aeródromo disponha da facilidade de produção de tapetes de espuma, os meios a afetar a este recurso não devem ser contabilizados para a determinação das reservas de agente extintor.
- 4- A quantidade de agente disponível em extintores portáteis e transportáveis ou em sistemas automáticos de extinção, não deve ser contabilizado para a determinação das reservas de agente extintor.
- 5- Sempre que seja previsível uma reposição demorada de qualquer agente extintor, as reservas do mesmo devem ser superiores às percentagens mencionadas nos números anteriores.
- 6- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que regulamentarmente não disponham de emulsor para produção de espuma.

Artigo 22.º

Reabastecimento e reservas de água

- 1- As reservas de água devem estar fisicamente disponíveis no aeródromo.
- 2- O reabastecimento de água deve ser disponibilizado de forma a garantir a sua utilização em tempo útil.
- 3- Os pontos de reabastecimento de água devem ser dimensionados de forma a evitar manobras de posicionamento dos veículos para acoplamento dos ramais de abastecimento.

- 4- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que regulamentarmente não disponham de emulsor para produção de espuma.

Artigo 23.º

Registo dos quantitativos de agente extintor

- 1- O operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação diferenciada sobre os agentes extintores em serviço e em reserva, com a seguinte informação:
 - a) Os tipos;
 - b) Os quantitativos;
 - c) As características técnicas;
 - d) A localização.
- 2- O disposto no número anterior não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 24.º

Fornecimento de agente extintor por entidades externas

- 1- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de agente extintor da sua categoria de SLCI e essa entidade disponha de procedimentos que cumpram o disposto no presente regulamento, podem os mesmos ser utilizados.
- 2- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de agente extintor da sua categoria de SLCI e essa entidade disponha de procedimentos que não cumpram, na íntegra, o disposto no presente regulamento, podem os mesmos ser utilizados depois de devidamente adaptados ao disposto no presente regulamento.
- 3- Compete ao operador de aeródromo garantir a adequação dos procedimentos adaptados.

CAPÍTULO IV

Equipamentos

SECÇÃO I

Disposições gerais dos equipamentos

Artigo 25.º

Conjunto mínimo de equipamentos

- 1- Os meios de socorro devem dispor de um conjunto mínimo de equipamentos adequados a uma intervenção prioritária, de acordo com os objetivos do serviço.
- 2- O equipamento mínimo de apoio prioritário que deve existir num aeródromo consta do Anexo VIII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 3- Os aeródromos com operação noturna e que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI ou de SBSLCI, devem dispor de equipamento de iluminação com capacidade suficiente para iluminar no teatro de operações uma área idêntica à ocupada pela maior aeronave que habitualmente opere na infraestrutura.
- 4- Nos aeródromos com meios de socorro de nível de SSLCI ou de SBSLCI, o operador deve garantir a iluminação da restante área do teatro de operações:
 - a) Com meios próprios; ou
 - b) Em alternativa com meios externos ao aeródromo, sendo que neste caso, e conforme aplicável, estes meios devem ser disponibilizados com os primeiros meios de resposta externa.

Artigo 26.º

Substituição de equipamentos com anomalias

- 1- Sempre que um equipamento não reúna condições de plena operacionalidade, o mesmo deve ser substituído, se tal se afigurar necessário, por forma a garantir os equipamentos mínimos imprescindíveis à manutenção do nível de serviço adotado e da categoria de SLCI.
- 2- Sempre que não seja possível garantir os equipamentos mínimos necessários à manutenção do nível de serviço adotado e da categoria de SLCI, o aeródromo deve promover a respetiva alteração desse mesmo nível e categoria para o correspondente aos equipamentos que se encontram disponíveis e operacionais.
- 3- Nos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA, sempre que não seja possível garantir os equipamentos mínimos necessários à categoria de SLCI aprovada, a atividade aérea deve ser suspensa até à reposição dos equipamentos em falta.

Artigo 27.º

Cadastro individual

- 1- Todos os equipamentos devem dispor de um cadastro individual, organizado por elemento constituinte, onde devem ser registadas as características técnicas do equipamento, bem como todos os factos relevantes relativos à sua manutenção e operacionalidade.
- 2- Os cadastros individuais devem estar disponíveis para consulta das entidades competentes.

Artigo 28.º

Plano de manutenção dos equipamentos

- 1- Todos os equipamentos afetos aos meios de socorro devem dispor de um plano de manutenção, em conformidade com as cartas de trabalho do fabricante e a legislação aplicável.
- 2- A aquisição de qualquer equipamento sujeito a desgaste, nomeadamente cordas, cabos, mangueiras ou outros, deve garantir a emissão pelo fabricante de documento formal que ateste a sua data de validade.
- 3- Qualquer equipamento sujeito a desgaste tem a validade que o fabricante lhe atribuir ou, em alternativa, durante o seu período de validade, enquanto mantiver as condições técnicas de fabrico que deram origem à sua certificação, não devendo ser utilizados quando tal não se verifique.
- 4- Sempre que surjam dúvidas relativas às condições técnicas dos equipamentos sujeitos a desgaste, devem estes ser submetidos a testes, executados por entidade legalmente habilitada para o efeito, resultando daí um documento formal que ateste as condições operacionais do artigo e a sua nova data de validade.
- 5- A ANAC sempre que, justificadamente, tenha dúvidas, pode solicitar ao operador a realização dos testes referidos no número anterior, sendo o equipamento retirado de utilização até ao conhecimento dos resultados.

Artigo 29.º

Fixação dos equipamentos

Todos os equipamentos afetos aos meios de socorro devem ser fixados nos termos seguintes:

- a) Quando transportados em veículos ou colocados em instalações, todos os equipamentos, com exceção dos identificados no número seguinte, devem dispor de suporte próprio e individual por forma a garantir a sua imediata identificação e acesso;
- b) As denominadas ferramentas gerais de pequena dimensão, designadamente alicates, tesouras de chapa, chaves de fendas, serrote de ferro, e outras similares, devem ser transportadas numa caixa de ferramentas, que deve dispor de suporte próprio e individual;
- c) Os equipamentos de comunicação e as lanternas portáteis de iluminação, quando transportados em veículos, devem dispor de suporte próprio e individual na cabina de condução.

Artigo 30.º

Teste dos equipamentos

Todos os equipamentos motorizados afetos aos meios de socorro devem, no mínimo, ser regularmente testados, nos termos seguintes:

- a) O teste é realizado semanalmente, ou, em alternativa, no início do turno do dia em que ocorra atividade operacional, sempre que ao longo de uma semana essa atividade não se verifique;
- b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 31.º

Verificação dos equipamentos

Todos os equipamentos afetos aos meios de socorro devem, no mínimo, ser regularmente verificados, nos termos seguintes:

- a) A verificação é realizada diariamente, no início de todos os turnos existentes ou, em alternativa, semanalmente, sempre que ao longo de uma semana não ocorra atividade operacional;

- b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 32.º

Fornecimento de equipamentos por entidades externas

- 1- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de equipamento referentes à sua categoria de SLCI, e essa entidade disponha de procedimentos que cumpram o disposto no presente regulamento, os mesmos podem ser utilizados.
- 2- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de equipamento referentes à sua categoria de SLCI, e essa entidade disponha de procedimentos que não cumpram, na íntegra, o disposto no presente regulamento, os mesmos podem ser utilizados depois de devidamente adaptados ao disposto no presente regulamento.
- 3- Compete ao operador de aeródromo garantir a adequação dos procedimentos adaptados.

Artigo 33.º

Listagem de equipamentos

- 1- O operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação dos equipamentos em serviço, com a seguinte informação:
 - a) Os tipos;
 - b) Os quantitativos;
 - c) A localização.
- 2- O operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação dos equipamentos em reserva, com a seguinte informação:
 - a) Os tipos;
 - b) Os quantitativos;
 - c) A localização.

SECÇÃO II

Equipamentos de apoio prioritário

Artigo 34.º

Localização dos equipamentos de apoio prioritário

- 1- Os equipamentos de apoio prioritário devem estar fisicamente disponíveis no aeródromo.
- 2- Sempre que um aeródromo seja assistido por meios de socorro equipados com veículos de combate a incêndios, os equipamentos de apoio prioritário devem ser disponibilizados da seguinte forma:
 - a) Nos veículos de combate a incêndios que garantem a categoria de SLCI do aeródromo; ou
 - b) Em alternativa, num veículo de apoio que concentre esses equipamentos, não devendo o mesmo ultrapassar o tempo de resposta igual ao de referência do aeródromo, acrescido de um minuto.
- 3- Sempre que um aeródromo disponha de pista e seja assistido por meios de socorro que não sejam equipados com veículos de combate a incêndios, os equipamentos de apoio prioritário devem ser disponibilizados da seguinte forma:
 - a) Devidamente acondicionados e colocados numa caixa (*crash box*) que, em situação de acidente, possa ser facilmente transportada;
 - b) A referida caixa deve estar situada no lado ar do aeródromo, num local previamente definido e devidamente identificado;
 - c) No aeródromo que disponha de pessoal em permanência durante as operações de voo, a *crash box* deve estar colocada num veículo motorizado; e
 - d) O referido meio motorizado deve estar estacionado no lado ar do aeródromo e pronto para se deslocar.
- 4- Sempre que um heliporto seja assistido por meios de socorro que não sejam equipados com veículos de combate a incêndios, os equipamentos de apoio prioritário devem ser disponibilizados da seguinte forma:
 - a) Devidamente acondicionados e colocados numa caixa (*crash box*) que, em situação de acidente, possa ser facilmente acedida;

- b) A referida caixa deve ter uma localização previamente definida e devidamente identificada num local imediatamente adjacente à plataforma.

Artigo 35.º

Equipamentos eletrónicos e eléctricos

- 1- Os equipamentos de apoio prioritário eletrónicos e eléctricos, devem cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 112/96, de 5 de agosto, que estabelece as regras de segurança e de saúde relativas aos aparelhos e sistemas de proteção destinados a ser utilizados em atmosferas potencialmente explosivas, transpondo para o direito interno a Diretiva n.º 94/9/CE, do Parlamento europeu e do Conselho, de 23 de março, bem como no Decreto-Lei n.º 236/2003, de 30 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 1999/92/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, relativa às prescrições mínimas destinadas a promover a melhoria da proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores suscetíveis de exposição a riscos derivados de atmosferas explosivas no local de trabalho.
- 2- Entendem-se como equipamentos de apoio prioritário eletrónicos e eléctricos:
 - a) Os equipamentos portáteis de comunicação; e
 - b) Os equipamentos portáteis de iluminação, de utilização individual ou coletiva.

SECÇÃO III

Equipamentos de proteção individual e de proteção respiratória

Artigo 36.º

Especificações técnicas do EPI

O EPI deve cumprir, no mínimo, as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Capítulo VI da Parte I do Documento 9137-NA/898, bem como o disposto na Norma Europeia (EN) 469.

Artigo 37.º

Validade dos artigos integrantes do EPI

- 1- A aquisição de qualquer artigo constituinte do EPI deve garantir a emissão pelo fabricante de documento formal que ateste a sua data de validade.

- 2- Qualquer artigo componente do EPI tem a validade que o fabricante lhe atribuir ou, em alternativa, durante o seu período de validade, enquanto mantiver as condições técnicas de fabrico que deram origem à sua certificação, não devendo ser utilizados quando tal não se verifique.
- 3- A reconversão de qualquer artigo constituinte do EPI deve garantir as condições e especificações técnicas de fabrico.
- 4- Sempre que se surjam dúvidas relativas às condições técnicas dos artigos do EPI, devem estes ser submetidos a testes, executados por entidade legalmente habilitada para o efeito, devendo ser emitido um documento formal que ateste as condições operacionais do artigo e a sua nova data de validade.
- 5- A ANAC, sempre que, justificadamente, tenha dúvidas, pode solicitar ao operador a realização dos testes referidos no número anterior, sendo o artigo retirado de utilização até ao conhecimento dos resultados.

Artigo 38.º

Distribuição e utilização do EPI

- 1- O EPI deve ser distribuído individualmente, sendo de utilização obrigatória.
- 2- Sempre que não seja possível prover todo o pessoal com qualquer artigo do EPI ou sempre que um artigo do EPI não reúna condições plenas de operacionalidade, e não sendo possível a sua substituição, se necessário, o aeródromo deve promover a alteração da respetiva categoria de SLCI para o nível correspondente ao número de operacionais regularmente equipados.
- 3- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 39.º

Equipamento de proteção respiratória

- 1- Os equipamentos de proteção respiratória em utilização nos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI ou SBSLCI são do tipo ARICA e devem cumprir as normas técnicas aplicáveis, nomeadamente a EN 137.

- 2- Os equipamentos de proteção respiratória em utilização nos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBA são do tipo:
 - a) ARICA, que deve cumprir as normas técnicas aplicáveis, nomeadamente a EN 137; ou
 - b) Em alternativa, pode ser utilizado um AFPFC, que deve cumprir as normas técnicas aplicáveis, nomeadamente as EN 136, EN 141 e EN 143.
- 3- Os utilizadores dos equipamentos de proteção respiratória devem ser detentores de formação específica e treinar, de forma regular e detalhada, a manutenção e utilização do equipamento.
- 4- Os aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SEA não são abrangidos pela obrigatoriedade da disponibilização de equipamentos de proteção respiratória, mas caso utilizem os mesmos devem garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento.

SECÇÃO IV

Equipamentos fixos de extinção

Artigo 40.º

Admissibilidade de recurso a equipamentos fixos de extinção

- 1- A atividade aérea de helicópteros pode ser apoiada com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 2- Os equipamentos fixos de extinção devem cumprir, no mínimo, as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Volume II do Anexo 14 à Convenção de Chicago.

Artigo 41.º

Equipamentos fixos de extinção

- 1- As características dos equipamentos fixos de extinção são referenciadas em conformidade com o Anexo IX ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 2- Nos heliportos com plataformas de superfície podem ser utilizados veículos de combate a incêndios desde que seja garantida a autonomia de extinção e as características mencionadas no número anterior para os equipamentos fixos de extinção.

- 3- Os heliportos certificados antes da entrada em vigor do presente regulamento, que não cumpram o disposto no número anterior, devem garantir apenas a operação aérea de aeronaves para as quais disponham de meios suficientes, em conformidade com o presente regulamento.

Artigo 42.º

Listagem relativa às características técnicas dos equipamentos fixos de extinção

Sem prejuízo do disposto na secção I do presente capítulo, o operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação das características técnicas dos equipamentos fixos de extinção, disponibilizando, nomeadamente, a seguinte informação:

- a) Débito da bomba;
- b) Pressão da bomba;
- c) Débito das agulhetas e dos monitores, conforme aplicável;
- d) Capacidade do depósito de água;
- e) Capacidade do depósito de emulsor;
- f) Capacidade do extintor de pó químico, fixo ou transportável, conforme aplicável.

CAPÍTULO V

Tempo de resposta

Artigo 43.º

Tempo de resposta de referência

- 1- Todos os aeródromos devem dispor de um tempo de resposta de referência para os meios de socorro.
- 2- Quaisquer veículos, para além dos que fazem a primeira intervenção, e dos que completam os meios correspondentes à categoria de SLCI, devem garantir um tempo de resposta igual ou inferior ao de referência do aeródromo, acrescido de um minuto.
- 3- O disposto no número anterior aplica-se aos aeródromos que disponham de veículos de combate a incêndios.

Artigo 44.º

Equipamentos e procedimentos específicos para condições adversas

- 1- Os aeródromos devem dispor de equipamentos e procedimentos por forma a garantir, dentro do possível, o menor tempo de resposta em condições adversas, nomeadamente em operações de baixa visibilidade.
- 2- O disposto no número anterior não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes aos níveis de SEA e de SBA, com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço.

Artigo 45.º

Cálculo do tempo de resposta

- 1- O tempo de resposta deve ser calculado com base no seguinte:
 - a) Os operacionais devem estar equipados com os artigos do EPI com que habitualmente fazem prevenção;
 - b) A localização dos operacionais é aquela em que habitualmente se encontram em situação de prevenção;
 - c) Quando aplicável, os veículos estão estacionados onde habitualmente se encontram em prevenção;
 - d) Quando aplicável, os equipamentos fixos de extinção estão como habitualmente se encontram em prevenção;
 - e) No momento em que é dado o alerta ao SSLCI, SBSLCI ou SBA, inicia-se a contagem de tempo;
 - f) A contagem de tempo é cumprida quando, simultaneamente e se aplicável, face à existência dos meios de socorro e respetivos equipamentos no respetivo aeródromo, se verificar que:
 - i)* O número de veículos presentes no local do acidente permite a aplicação de 50% da taxa de descarga correspondente à categoria de SLCI da aeronave em emergência ou da categoria de SLCI do aeródromo, de acordo com o que for menos exigente;
 - ii)* Os equipamentos fixos de extinção permitirem a aplicação de 50% da taxa de descarga correspondente à categoria de SLCI da aeronave em emergência ou da categoria de SLCI do aeródromo, de acordo com o que for menos exigente;
 - iii)* Os elementos envolvidos no teste estiverem devidamente equipados com o EPI;

- iv)* Os veículos estiverem a projetar espuma pelo monitor principal (aplicável aos SSLCI e SBSLCI) ou pelas linhas, em função das características técnicas dos veículos em utilização; ou
 - v)* Os equipamentos fixos de extinção estiverem a projetar espuma.
- 2- Para efeitos de teste, a projeção de espuma mencionada nas subalíneas *iv* e *v* da alínea f) do número anterior é substituída por projeção de água.
 - 3- Na utilização de veículos, o operador motorista e o operador chefe de equipa, no decurso da deslocação entre o local onde está posicionado o veículo e o local da ocorrência, não carecem de utilizar as luvas de proteção.

Artigo 46.º

Teste ao tempo de resposta

- 1- Os meios de socorro de nível de SSLCI devem testar o tempo de resposta, de acordo com o disposto no presente regulamento, no mínimo quinzenalmente.
- 2- Os meios de socorro de nível de SBSLCI e SBA devem testar o tempo de resposta, de acordo com o disposto no presente regulamento, no mínimo semanalmente.
- 3- O teste mencionado nos números anteriores deve cumprir os termos seguintes:
 - a) O teste deve ser registado;
 - b) O registo deve ser arquivado.

CAPÍTULO VI

Acessos de emergência

Artigo 47.º

Caminhos de acesso de emergência

- 1- Nos aeródromos cujas condições topográficas o permitam, devem existir no seu interior caminhos de acesso de emergência, devidamente identificados, de forma a permitir reduzir ao mínimo os tempos de resposta.
- 2- Estes caminhos quando careçam de autorização para circulação devem estar devidamente protegidos com meios que impeçam a sua utilização indevida.
- 3- Dentro do perímetro aeroportuário deve ser garantido o acesso rápido a todas as zonas de maior risco, com especial relevo para as zonas de aproximação até 1000 metros das

soleiras das pistas, ou, no caso de heliportos, até 1000 metros da plataforma, nos canais de aproximação e descolagem.

- 4- Existindo algum tipo de obstáculo nos caminhos internos de acesso de emergência, deve o operador garantir a existência dos meios necessários à transposição do mesmo em tempo útil.
- 5- Fora do perímetro aeroportuário mas na sua área adjacente, sempre que as zonas de maior risco, com especial relevo para as zonas de aproximação até 1000 metros das soleiras das pistas, ou, no caso de heliportos, até 1000 metros da plataforma, nos canais de aproximação e descolagem e sempre que a sua tipologia do terreno permita a progressão dos meios de salvamento e luta contra incêndios do aeródromo, deve ser igualmente garantido o acesso rápido a essas zonas, devendo o operador de aeródromo diligenciar junto dos titulares do respetivo direito real de propriedade e das autoridades, a possibilidade de cumprimento da presente norma.
- 6- Existindo algum tipo de obstáculo nos caminhos externos de acesso de emergência e sempre que a tipologia da área permita a progressão dos meios de salvamento e luta contra incêndios do aeródromo, o operador de aeródromo deve diligenciar junto dos titulares do respetivo direito real de propriedade e das autoridades, a possibilidade de cumprimento da presente norma.
- 7- As diligências referidas nos números 5 e 6 devem ser formais e arquivadas individualizadamente, constituindo-se como um processo individualizado.
- 8- O processo referido no número anterior deve estar disponível para consulta pelas entidades competentes.
- 9- Os caminhos de acesso de emergência internos e externos devem permitir a circulação dos veículos de socorro que podem prestar apoio nessa área em caso de emergência, incluindo-se a necessidade da sua utilização em condições meteorológicas adversas.
- 10- Os caminhos de acesso de emergência situados a menos de 90 m de uma pista ou plataforma devem ser construídos de forma a evitar a erosão da sua superfície.
- 11- De modo a permitir a progressão dos meios de SLCI do aeródromo, deve ser assegurada a limpeza e desobstrução de obstáculos nos caminhos de acesso de emergência.
- 12- Quando a superfície dos caminhos de acesso de emergência não se distinguir facilmente da zona circundante, bem como em zonas onde a neve dificulte a localização dos

caminhos, devem ser colocados sinais balizadores, pelo operador de aeródromo dentro do aeródromo e pelas entidades responsáveis no exterior do aeródromo, separados por intervalos de cerca de 10 metros, ao longo das bermas dos mesmos.

Artigo 48.º

Rotas preferenciais

- 1- Devem existir rotas preferenciais, formalmente definidas, para os meios de socorro do aeródromo.
- 2- Sempre que exequível e aplicável as rotas preferenciais devem abranger as seguintes áreas sobrevoadas pelas aeronaves que utilizam o aeródromo:
 - a) Corredor de aproximação;
 - b) Corredor de descolagem.
- 3- A definição de cada uma das rotas preferenciais indicadas no número anterior deve referir:
 - a) As razões da inexecutabilidade da definição da rota, quando aplicável;
 - b) O itinerário mais indicado para os locais mais importantes situados no percurso dessa rota;
 - c) As limitações da rota;
 - d) Os meios a serem afetados em caso de utilização.
- 4- O operador de aeródromo deve dar a conhecer às autoridades com responsabilidade legal para intervenção nas áreas referidas no n.º 2 que se situem fora do perímetro aeroportuário, os procedimentos de socorro internos a adotar em caso de acidente.
- 5- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SBA, com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, ou ao nível de SEA.

Artigo 49.º

Condições de circulação nas rotas preferenciais

As condições de circulação nas rotas preferenciais devem ser verificadas nos termos seguintes:

- a) São verificadas em ciclos temporais não superiores a 12 meses;

- b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 50.º

Atualização dos percursos das rotas preferenciais

Os percursos das rotas preferenciais devem ser atualizados nos termos seguintes:

- a) São atualizados em ciclos temporais não superiores a 12 meses;
- b) A atualização é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 51.º

Portões de emergência

- 1- Os meios de socorro devem ter acesso a todos os portões considerados no PEA como de emergência do aeródromo.
- 2- Os portões de emergência devem estar dimensionados para permitir a utilização dos veículos de socorro previstos no âmbito do PEA.
- 3- Sem prejuízo de outros procedimentos adicionais, considerados localmente como necessários, o funcionamento adequado dos portões de emergência deve ser verificado pelos meios de socorro, nos termos seguintes:
 - a) São verificados em ciclos temporais não superiores a um mês;
 - b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
 - c) A lista de verificação deve ser registada;
 - d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.
- 4- Sempre que a verificação dos portões de emergência seja executada por outro serviço do aeródromo ou por entidade exterior ao mesmo, deve observar-se o disposto no número anterior, sendo disponibilizado aos meios de socorro o resultado da verificação.

CAPÍTULO VII

Instalações

Artigo 52.º

Quartel de bombeiros

- 1- Os aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI devem dispor de um quartel de bombeiros que, entre outros, garantam os seguintes requisitos:
 - a) O quartel de bombeiros é uma instalação com características próprias, em conformidade com os princípios constantes no Documento 9137-NA/898 da OACI, preferencialmente de utilização exclusiva pelos meios de socorro e onde os operacionais, os equipamentos e os veículos devem permanecer de prevenção enquanto decorre a atividade aérea;
 - b) Sempre que as instalações do quartel de bombeiros sejam de utilização partilhada, essa partilha deve ser fisicamente segregada;
 - c) O quartel de bombeiros deve responder às necessidades operacionais, permitindo compatibilizar a eficiência da resposta com a localização física do pessoal e dos meios materiais de intervenção;
 - d) A localização do quartel de bombeiros deve ser escolhida de forma a ter acesso direto e desimpedido à área de manobra, não sendo admissível qualquer tipo de limitação à saída dos meios de socorro;
 - e) Sempre que possível, a localização do quartel de bombeiros deve permitir o cumprimento do tempo de resposta sem recurso à implementação de posições avançadas;
 - f) O quartel deve dispor de um sistema sonoro de alerta;
 - g) Caso o quartel tenha as garagens equipadas com portões elétricos, estes devem dispor de um sistema manual de abertura que garanta a abertura dos portões em tempo útil.
- 2- O tempo de abertura dos portões elétricos não deve exceder o tempo médio de referência de ocupação dos veículos, pelas respetivas guarnições.

Artigo 53.º

Instalações dos meios de socorro

- 1- Os aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCI, SBA ou SEA, devem dispor, no mínimo, de instalações de apoio para os meios de socorro, em alternativa à existência de um quartel de bombeiros.
- 2- As instalações de apoio para os meios de socorro são um espaço físico com características próprias, preferencialmente de utilização exclusiva pelos meios de socorro e onde os operacionais, os equipamentos e os veículos devem permanecer de prevenção enquanto decorre a atividade aérea.
- 3- Sempre que as instalações sejam de utilização partilhada, essa partilha deve ser fisicamente segregada.
- 4- As instalações para os meios de socorro devem permitir o cumprimento das necessidades operacionais, nomeadamente a compatibilização da eficiência da resposta com a localização física do pessoal e dos meios materiais de intervenção.
- 5- A localização das instalações de apoio para os meios de socorro deve ser escolhida de forma a ter acesso direto e desimpedido à área de manobra, não sendo admissível qualquer tipo de limitação à saída dos meios de socorro.
- 6- Sempre que possível, a localização das instalações para os meios de socorro deve permitir o cumprimento do tempo de resposta sem recurso à implementação de posições avançadas.
- 7- A localização das instalações para os meios de socorro deve estar identificada e sinalizada, permitindo o fácil acesso a qualquer ponto do aeródromo.

Artigo 54.º

Posição avançada e posto avançado

- 1- Sempre que pontualmente e por motivos operacionais não seja possível cumprir os tempos de resposta a partir do quartel de bombeiros ou das instalações de apoio dos meios de socorro, deve ser criada uma posição avançada no lado ar do aeródromo.
- 2- A localização da posição avançada deve ser escolhida de forma a ter acesso direto e desimpedido à área de manobra, não sendo admissível qualquer tipo de limitação à saída dos meios.
- 3- A posição avançada, sendo de carácter permanente, toma a designação de posto avançado e deve dispor de condições mínimas de conforto, nomeadamente de condições acústicas,

de iluminação, de ventilação e de temperatura adequadas ao tipo de utilização, assim como de instalações sanitárias.

- 4- O disposto nos números anteriores não se aplica:
 - a) Aos aeródromos que não disponham de veículos de combate a incêndios;
 - b) Aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SBA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço e de SEA.

CAPÍTULO VIII

Sistemas de comunicações e alerta

Artigo 55.º

Obrigatoriedade dos sistemas de comunicações e alerta

- 1- Os aeródromos devem dispor de sistemas de comunicações e alerta.
- 2- Todos os pontos da rede dos sistemas de comunicações e alerta, com exceção dos operacionais dos meios de socorro, devem dispor de mapas de quadrícula iguais aos publicados no PEA.
- 3- Os aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SEA devem ter afixado, em local bem visível, uma placa com a dimensão mínima de dois metros de comprimento por um metro de altura, contendo o número ou números de contacto em caso de emergência.

Artigo 56.º

Sistemas de comunicações dos veículos e equipas operacionais

- 1- Todos os veículos ao serviço dos meios de socorro devem estar equipados com sistemas de comunicação rádio.
- 2- Todas as equipas de operacionais dos meios de socorro devem estar equipadas com sistemas de comunicação rádio.
- 3- Os equipamentos utilizados para estabelecer comunicações rádio devem possuir uma frequência dedicada para ser utilizada em situações de emergência.
- 4- Os equipamentos utilizados para estabelecer comunicações rádio devem possuir, para além da frequência utilizada em situações de emergência, uma frequência de utilização

exclusiva para os meios de socorro do aeródromo, denominada frequência de trabalho, para utilização em comunicações internas.

- 5- Os meios de socorro devem dispor de equipamentos rádio para serem utilizados em situação de recurso.
- 6- Os equipamentos rádio podem ser substituídos por outro tipo de equipamento de comunicações, desde que cumpram os mesmos objetivos, nas seguintes condições:
 - a) Em aeródromos que disponham apenas de pista e que disponham de meios de socorro de nível de SBA ou SEA que não disponha de recursos humanos exclusivamente afetos à sua operacionalização;
 - b) Em heliportos que disponham de meios de socorro de nível de SBA ou SEA.

Artigo 57.º

Verificação dos sistemas de alerta

Os sistemas de alerta, normal e de recurso, devem ser verificados regularmente, nos termos seguintes:

- a) A verificação é realizada diariamente ou, em alternativa, semanalmente, sempre que ao longo de uma semana não ocorra atividade operacional;
- b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 58.º

Listagem de meios de comunicação rádio

O operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação dos equipamentos de comunicação em serviço e em reserva, com a seguinte informação:

- a) Os tipos;
- b) Os quantitativos;
- c) A localização.

Artigo 59.º

Verificação dos sistemas de comunicação rádio

Todos os sistemas de comunicação rádio e respetivos equipamentos devem, no mínimo, ser verificados regularmente, nos termos seguintes:

- a) A verificação é realizada diariamente ou, em alternativa, semanalmente, sempre que ao longo de uma semana não ocorra atividade operacional;
- b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 60.º

Fornecimento de equipamentos rádio por entidades externas

- 1- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de equipamento rádio e essa entidade disponha de procedimentos que cumpram o disposto no presente regulamento, os mesmos podem ser utilizados.
- 2- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de equipamento rádio e essa entidade disponha de procedimentos que não cumpram, na íntegra, o disposto no presente regulamento, os mesmos podem ser utilizados depois de devidamente adaptados ao disposto no presente regulamento.
- 3- Compete ao operador de aeródromo garantir a adequação dos procedimentos adaptados.

CAPÍTULO IX

Veículos

Artigo 61.º

Utilização de veículos em heliportos de superfície

- 1- Os meios de socorro podem apoiar a atividade aérea de heliportos com plataformas de superfície com recurso a veículos de combate a incêndios.
- 2- Os aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SEA com operadores presentes durante o decurso das operações, devem disponibilizar um meio motorizado que permita a deslocação dos meios de extinção, assim como o equipamento de apoio prioritário, dentro do perímetro aeroportuário e, quando exequível, na sua área adjacente.

Artigo 62.º

Número, características e especificações técnicas dos veículos

- 1- O número mínimo de veículos de combate a incêndios que devem existir num aeródromo consta do Anexo X ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 2- Os veículos de combate a incêndios afetos aos meios de socorro de um aeródromo devem cumprir as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Documento 9137-NA/898.
- 3- Sempre que os veículos existentes nos aeródromos cumpram as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Documento 9137-NA/898, mas estejam ao serviço de aeródromos com categoria de SLCI igual ou inferior a 5 e que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI, devem cumprir a especificação 12 da tabela constante do Anexo XI ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 4- Sempre que os veículos existentes nos aeródromos cumpram as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Documento 9137-NA/898, mas estejam ao serviço de aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCI, SBA ou SEA, devem cumprir as especificações 2, 5, 6 e 12 da tabela constante do Anexo XI ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 5- Em alternativa ao disposto no número anterior, os veículos de combate a incêndios afetos aos meios de socorro de nível de SBSLCI, SBA e SEA podem cumprir apenas as especificações técnicas mínimas de referência constantes do Anexo XI ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 6- Nos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI, os veículos de combate a incêndios em aeronaves que não cumpram as especificações técnicas de referência constantes no Documento 9137-NA/898 da OACI, apenas podem ser utilizados para garantir a categoria de SLCI quando cumpridos, simultaneamente, os seguintes requisitos:
 - a) Não devem ser utilizados como veículos de primeira intervenção; e
 - b) A substituição dos veículos que cumprem o disposto no Documento 9137-NA/898 da OACI é pontual e ocorre em consequência de manutenção programada ou avaria imprevista de qualquer veículo da frota de combate a incêndios em aeronaves.

- 7- Recomenda-se que nos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI, os veículos de combate a incêndios em aeronaves em serviço não ultrapassem os vinte anos de idade sobre a sua data de fabrico.
- 8- A circulação fora do perímetro aeroportuário de qualquer veículo em utilização pelos meios de socorro deve cumprir todos os requisitos legais de circulação na via pública.
- 9- Os veículos de combate a incêndios em utilização nos meios de socorro devem ser pintados com uma única cor conspícua, preferencialmente verde-limão, amarelo-limão ou vermelho.
- 10- Existindo mais de um veículo ao serviço dos meios de socorro do aeródromo, os mesmos devem encontrar-se identificados através de números diferentes, pintados com uma única cor conspícua e que tenham uma dimensão que permita a sua clara e inequívoca identificação dentro do campo de observação da torre de controlo de tráfego aéreo ou de informação de voo.
- 11- O operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação com os tipos, quantitativos e características técnicas dos veículos de combate a incêndios, disponibilizando a seguinte informação:
 - a) Ano de fabrico;
 - b) Débito da bomba;
 - c) Pressão da bomba;
 - d) Débito do ou dos monitores, quando aplicável;
 - e) Débito da ou das linhas de água e de espuma;
 - f) Velocidade máxima, quando aplicável;
 - g) Tempo de aceleração 0/80 km/h, quando aplicável;
 - h) Capacidade do depósito de água;
 - i) Capacidade do depósito de emulsor;
 - j) Capacidade do depósito de agente complementar, quando aplicável.

Artigo 63.º

Substituição de veículos com anomalias

- 1- Sempre que um veículo apresente alguma anomalia nos sistemas auto ou de extinção instalados, não reunindo condições de plena operacionalidade, deve proceder-se à

substituição do mesmo, se necessário, por forma a garantir os meios mínimos imprescindíveis à manutenção do nível de serviço adotado e da categoria de SLCI do aeródromo.

- 2- Nas situações mencionadas no número anterior, não sendo possível a substituição dos veículos, por forma a garantir os meios mínimos necessários à manutenção do nível de serviço adotado e da categoria de SLCI, o aeródromo deve promover a respetiva alteração desse mesmo nível e categoria para o correspondente às características dos veículos e dos sistemas de extinção disponíveis.

Artigo 64.º

Cadastro individual dos veículos

- 1- Todos os veículos devem dispor de um cadastro individual, onde são registados todos os factos relevantes sobre a sua manutenção e operacionalidade.
- 2- Os cadastros individuais devem estar disponíveis para consulta das entidades competentes.

Artigo 65.º

Planos de manutenção

- 1- Todos os veículos em utilização nos meios de socorro devem ter garantido um plano de manutenção, em conformidade com as cartas de trabalho do fabricante, ou outro equivalente e a legislação eventualmente aplicável.
- 2- O plano de manutenção deve, no mínimo, prever a intervenção sobre os seguintes sistemas:
 - a) Auto;
 - b) De extinção, quando aplicável;
 - c) Auxiliares, quando aplicável.
- 3- Os veículos que disponham de depósitos pressurizados ou pressurizáveis devem dispor de um plano de manutenção, em conformidade com as cartas de trabalho do fabricante ou equivalente e a legislação aplicável, relativamente a:
 - a) Depósitos pressurizados ou pressurizáveis;
 - b) Garrafas de agente propulsor;

- c) Manómetros de pressão e válvulas;
 - d) Tubagens pressurizadas ou pressurizáveis do sistema.
- 4- O plano de manutenção pode ser desenvolvido por:
- a) Fabricantes ou seus representantes;
 - b) Por outra entidade com reconhecida capacidade técnica para o efeito desde que cumpra as cartas de trabalho do fabricante ou equivalente, e desde que seja emitido um documento que cumpra o seguinte:
 - i) Ateste que a intervenção executada cumpriu as cartas de trabalho do fabricante ou equivalente, quando aplicável;
 - ii) Seja assinado pelo responsável pela entidade ou serviço que realiza a intervenção.
- 5- Da realização das manutenções referidas, deve resultar a emissão de um documento que formalmente ateste:
- i) A situação operacional dos sistemas sujeitos a manutenção; e
 - ii) A conformidade final dos sistemas com as especificações técnicas de fabrico ou equivalentes.

Artigo 66.º

Planos de testes

- 1- Todos os veículos em utilização nos meios de socorro devem ter garantido um plano de testes, em conformidade com as cartas de trabalho do fabricante, ou outro equivalente, e a legislação eventualmente aplicável.
- 2- No mínimo, anualmente, e independentemente do cumprimento das cartas de trabalho do fabricante, todos os sistemas instalados nos veículos devem ser submetidos a testes que devem cumprir o seguinte:
 - a) O teste dos sistemas auto deve ser efetuado através das inspeções periódicas obrigatórias, executadas por entidades legalmente habilitadas para o efeito.
 - b) O teste dos sistemas de extinção deve ser executado por uma das seguintes entidades:
 - i) Pelo fabricante;
 - ii) Por entidade formalmente reconhecida pelo fabricante como tendo capacidade para o efeito;
 - iii) Por entidade legalmente habilitada para o efeito.

- c) O teste dos sistemas auxiliares deve ser executado por uma das seguintes entidades:
 - i) Pelo fabricante;
 - ii) Por entidade formalmente reconhecida pelo fabricante como tendo capacidade para o efeito.
- 3- Independentemente do cumprimento dos testes enumerados no número anterior, os sistemas de extinção devem ainda, no mínimo, ser testados da forma seguinte:
 - a) Os sistemas de extinção por água devem ser testados diariamente;
 - b) Os sistemas de extinção por espuma devem ser testados, no mínimo, semanalmente ou em alternativa no início do turno do dia em que ocorra atividade operacional, sempre que ao longo de uma semana essa atividade não se verifique;
 - c) Os sistemas de extinção por pó químico devem ser testados, no mínimo, semestralmente pressurizando-se o depósito de pó químico e anualmente pressurizando-se todo o sistema;
 - d) Os sistemas auxiliares devem ser testados, no mínimo, mensalmente.
- 4- Os testes referidos no número anterior devem ser realizados observando-se o seguinte:
 - a) O teste é efetuado através de uma lista de verificação adequada;
 - b) A lista de verificação deve ser registada;
 - c) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 67.º

Verificação dos sistemas auto, de extinção e auxiliares dos veículos

Os sistemas auto, de extinção e auxiliares, instalados nos veículos devem, no mínimo, ser verificados regularmente, nos termos seguintes:

- a) A verificação é realizada diariamente ou, em alternativa, semanalmente, sempre que ao longo de uma semana não ocorra atividade operacional;
- b) A verificação é efetuada através de uma lista de verificação adequada;
- c) A lista de verificação deve ser registada;
- d) O registo que resulta da lista de verificação deve ser arquivado.

Artigo 68.º

Fornecimento de veículos por entidades externas

- 1- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de veículos dos meios de socorro e essa entidade disponha de procedimentos que cumpram o disposto no presente regulamento, podem os mesmos ser utilizados.
- 2- Caso o aeródromo recorra a entidade externa para garantir as necessidades de veículos dos meios de socorro e essa entidade disponha de procedimentos que não cumpram, na íntegra, o disposto no presente regulamento, podem os mesmos ser utilizados depois de devidamente adaptados ao disposto no presente regulamento.
- 3- Compete ao operador de aeródromo garantir a adequação dos procedimentos utilizados.

CAPÍTULO X

Recursos humanos

SECÇÃO I

Proficiência dos recursos humanos afetos aos meios de socorro

Artigo 69.º

Condição operacional

- 1- Compete ao operador de aeródromo garantir que os recursos humanos que desempenham funções nos meios de socorro dispõem da condição operacional necessária ao desempenho da sua função.
- 2- Para efeitos do número anterior entende-se que a condição operacional assenta na avaliação da condição clínica, física e técnica.
- 3- A avaliação da condição operacional deve prever:
 - a) Um programa de avaliação da condição clínica;
 - b) Um programa de avaliação da condição física;
 - c) Um programa de avaliação técnica.
- 4- Qualquer dos programas referidos no número anterior deve prever:
 - a) Um plano de recuperação, destinado aos avaliados que não atinjam os objetivos mínimos propostos;
 - b) Sendo possível, um plano de reinserção, destinado aos avaliados que não atinjam os objetivos propostos pelo programa de recuperação, com destino:
 - i) Ao desempenho de funções que possam não exigir condição operacional para a sua execução, nos meios de socorro; ou

- ii)* Ao desempenho de funções que possam não exigir condição operacional para a sua execução, fora dos meios de socorro.
- 5- O disposto nos números anteriores é igualmente aplicável aos GPCM.
 - 6- O operador deve explicitar no manual de aeródromo o seu programa de garantia de manutenção da condição operacional do pessoal que desempenha funções nos meios de socorro.
 - 7- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SBSLCI ou SBA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço.
 - 8- O disposto no presente artigo não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 70.º

Condição clínica

- 1- Compete ao operador de aeródromo garantir a realização de exames de saúde aos seus trabalhadores, por forma a comprovar e avaliar a aptidão física e psíquica dos mesmos para o exercício de funções nos meios de socorro.
- 2- Sempre que o operador de aeródromo contrate a uma entidade externa ou a um particular a prestação do serviço inerente aos meios de socorro, deve garantir igualmente que seja cumprido o disposto no número anterior.
- 3- Aplica-se aos exames de saúde o disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, alterada pelas Leis n.ºs 42/2012, de 28 de agosto, 3/2014, de 28 de janeiro e 146/2015, de 9 de setembro, relativa ao regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho, nomeadamente os artigos 108.º a 110.º.
- 4- O operador de aeródromo deve facultar ao médico do trabalho toda a informação relativa às funções desempenhadas pelos seus trabalhadores nos meios de socorro, incluindo a referência à existência de um programa anual de desenvolvimento e manutenção da condição física.
- 5- Compete ao operador do aeródromo estabelecer procedimentos, aplicáveis aos seus trabalhadores e aos trabalhadores de qualquer entidade externa prestadora de serviço de meios de socorro, que controlem e proibam:

- a) O consumo de bebidas alcoólicas durante o período de trabalho;
 - b) O desempenho de qualquer tarefa sob a influência de:
 - i) Bebidas alcoólicas;
 - ii) Substâncias psicoativas;
 - iii) Qualquer medicamento que possa afetar as suas faculdades e colocar em risco a segurança.
- 6- O resultado da avaliação da condição clínica deve ser registado no processo individual dos avaliados, através de documento próprio emitido pela entidade responsável pela avaliação.

Artigo 71.º

Condição física

- 1- Compete ao operador de aeródromo que disponha de meios de socorro de nível SSLCI, SBSLCI e SBA, desde que com operadores em regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, assegurar a verificação e a manutenção da condição física aos seus trabalhadores, por forma a comprovar e avaliar a aptidão física dos mesmos para o exercício de funções nos meios de socorro.
- 2- Sempre que o operador de aeródromo contrate a uma entidade externa ou a um particular a prestação do serviço inerente aos meios de socorro, deve garantir igualmente que seja cumprido o disposto no número anterior pela entidade prestadora do serviço.
- 3- Para efeitos do disposto nos números anteriores, o operador de aeródromo que disponha de meios de socorro de nível SSLCI deve elaborar o seu programa de manutenção e verificação da condição física que deve garantir o seguinte:
 - a) Todos os operacionais devem ser submetidos a um programa de desenvolvimento e manutenção da condição física, definido por entidade ou técnico legalmente habilitado para o efeito;
 - b) Deve ser efetuada uma avaliação da condição física, com periodicidade mínima anual, a todos os elementos que desempenhem funções nos meios de socorro e tenham condição clínica que permita a sua realização, devendo a mesma ser realizada por entidade ou técnico legalmente habilitado para o efeito;

- c) Os candidatos aos diferentes cursos de formação inicial ou de formação funcional devem ser submetidos a avaliação da condição física de acordo com o estipulado no presente regulamento, antes do início da formação, no final da formação e antes de integrarem o módulo de *on job training* respetivo;
 - d) O disposto na alínea anterior não se aplica aos candidatos a qualquer curso de formação funcional cuja avaliação da condição física tenha tido avaliação positiva há menos de um ano, no aeródromo onde se candidatam à frequência da formação;
 - e) O resultado da avaliação da condição física deve ser registado no processo individual dos avaliados, através de documento próprio emitido pela entidade responsável pela avaliação.
- 4- Para efeitos do disposto no número anterior, o referencial para aferição da condição física é disponibilizado pela ANAC na sua página eletrónica na *internet*, baseando-se na execução de exercícios destinados a preparar e controlar a condição física do candidato e podendo ser diferenciado com menor exigência para as funções de chefe de turno, supervisor e GPCM, cabendo ao operador a definição dos respetivos níveis de exigência.
- 5- A exigência física, para a mesma função, não deve ser diferenciada pela idade ou entre sexos.
- 6- Nos aeródromos em que os meios de socorro sejam de nível SBSLCI ou SBA o operador de aeródromo pode definir e aplicar um programa de manutenção e verificação da condição física alternativo ao mencionado no n.º 4.

Artigo 72.º

Condição técnica

- 1- Compete ao operador de aeródromo que disponha de meios de socorro de nível de SSLCI, SBSLCI e SBA, desde que com operadores em regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, garantir que é assegurada a manutenção e verificação da condição técnica dos recursos humanos que aí desempenham funções, nas condições definidas pelo presente regulamento.
- 2- Sempre que o operador de aeródromo contrate a uma entidade externa ou a um particular a prestação do serviço inerente aos meios de socorro, pode exigir a verificação do cumprimento do disposto no número anterior.

- 3- A manutenção e verificação da condição técnica deve garantir o seguinte:
 - a) Todos os elementos devem ser submetidos ao programa de formação, qualificação e treino em função do seu nível funcional;
 - b) O programa de formação, qualificação e treino deve incluir provas de avaliação;
 - c) A avaliação deve ser realizada através de um processo contínuo que engloba, entre outros parâmetros, uma avaliação anual com recurso a prestação de provas teóricas e práticas;
 - d) O resultado da avaliação deve ser registado no processo individual dos avaliados, através de documento próprio emitido pela entidade ou técnico responsável pela avaliação.

Artigo 73.º

Programa de formação, qualificação e treino

- 1- O desempenho de funções nos meios de socorro dos aeródromos carece da frequência prévia, com aproveitamento, da formação específica definida no presente regulamento.
- 2- O programa de formação, qualificação e treino deve ser elaborado anualmente pelo operador de aeródromo, até 31 de dezembro, reportando-se às atividades a desenvolver ao longo do ano civil seguinte.
- 3- O disposto no n.º 1 não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 74.º

Processos individuais

- 1- Cada elemento afeto ao desempenho de funções nos meios de socorro deve dispor de um processo individual, onde devem ser registados todos os factos que lhe são profissionalmente relevantes, nomeadamente:
 - a) Os cursos frequentados, com referência ao resultado da avaliação e à validade dos mesmos;
 - b) O resultado anual da avaliação da condição operacional.
- 2- Os processos individuais dos elementos mencionados no número anterior devem estar disponíveis no aeródromo para consulta das entidades competentes.

- 3- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 75.º

Fornecimento de recursos humanos por entidades externas

- 1- Quando o aeródromo recorrer a entidade externa para garantir as necessidades de recursos humanos e essa entidade disponha de procedimentos que garantam o disposto no presente capítulo, os mesmos podem ser utilizados.
- 2- Quando o aeródromo recorrer a entidade externa para garantir as necessidades de recursos humanos e essa entidade disponha de procedimentos que não cumprem o disposto no presente capítulo, tais procedimentos podem ser utilizados depois de devidamente adaptados ao disposto no presente regulamento.
- 3- Compete ao operador de aeródromo assegurar a adequabilidade dos procedimentos mencionados nos números anteriores.
- 4- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 76.º

Transferência de recursos humanos entre aeródromos

A transferência entre aeródromos de operacionais com desempenho de funções em meios de socorro de nível de SSLCI, SBSLCI ou SBA é possível desde que observados cumulativamente os seguintes procedimentos para cada um dos diferentes níveis funcionais:

- a) Definição formal de um programa de “*on job training*” direcionado para a função;
- b) Constituição formal de um dossier técnico pedagógico;
- c) Frequência com aproveitamento de um período de “*on job training*” com a duração mínima de 35 horas; e
- d) Acompanhamento do operacional transferido, durante o período de “*on job training*”, por um tutor.

Artigo 77.º

Listagem de recursos humanos

- 1- O operador de aeródromo deve manter atualizada, em documento próprio, uma compilação nominal atualizada por nível funcional dos recursos humanos atribuídos aos meios de socorro que disponibilize a seguinte informação:
 - a) Horário dos turnos;
 - b) Número de turnos;
 - c) Quantitativo de pessoal por turno;
 - d) Níveis funcionais do pessoal de cada turno.
- 2- O disposto no número anterior não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

SECÇÃO II

Turnos de serviço

Artigo 78.º

Número de efetivos

- 1- O número de efetivos necessários para operar os meios de socorro deve ser estabelecido de forma a garantir a disponibilidade de recursos humanos, especificamente treinados, para conduzir e operar veículos ou equipamentos fixos de extinção e os demais equipamentos adequados à categoria do aeródromo, na sua máxima capacidade de intervenção.
- 2- Os veículos e os equipamentos fixos de extinção devem ser guarnecidos de forma a proporcionar, em simultâneo, a descarga máxima de agente extintor principal e complementar.
- 3- Na determinação do número de efetivos, e caso as funções indicadas sejam desempenhadas por pessoal afeto aos meios de socorro, o operador deve considerar igualmente a necessidade de reforçar os quantitativos mínimos estabelecidos no presente regulamento, de forma a garantir:
 - a) A guarnição da sala de comunicações, quando aplicável;
 - b) As necessidades específicas decorrentes dos tipos de aeronaves que utilizam o aeródromo.
- 4- Para efeitos da determinação do número de efetivos, adicionalmente, recomenda-se que a operacionalização de outros veículos que não os de salvamento e luta contra incêndios,

utilizados igualmente nas operações de socorro, seja efetuada com recurso a um reforço de meios humanos.

- 5- O número mínimo de efetivos para cada aeródromo, correspondente ao nível de serviço adotado, consta do artigo 6.º do Anexo II, do artigo 6.º do Anexo III e do artigo 6.º do Anexo IV ao presente regulamento, do qual fazem parte integrante.
- 6- Compete ao operador de aeródromo estabelecer o número de efetivos para cada turno, em conformidade com o disposto no presente regulamento.
- 7- O disposto nos números anteriores não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 79.º

Constituição dos turnos

- 1- A constituição de um turno deve observar o seguinte:
 - a) Todos os efetivos devem ser detentores das qualificações mencionadas no programa de formação, qualificação e treino;
 - b) Todas as qualificações devem encontrar-se válidas, caso se encontrem sujeitas a um prazo de validade;
 - c) Todos os efetivos devem dispor da condição operacional necessária ao desempenho da sua função, nos termos do presente regulamento.
- 2- Na constituição dos turnos não deve ser nomeado nenhum operacional que tendo estado ausente do serviço por mais de 60 dias, ininterruptamente, não tenha sido sujeito a um módulo de *on job training* direcionado e com uma carga horária mínima de 21 horas.
- 3- O disposto no número anterior não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA.

Artigo 80.º

Relatório de turno

- 1- Deve ser elaborado um relatório para cada turno, que contém nomeadamente a seguinte informação:
 - a) Data;
 - b) Horário da prestação de serviço;

- c) Identificação nominal de todos os elementos de serviço;
 - d) Identificação das funções de todos os elementos de serviço;
 - e) Identificação dos veículos em serviço;
 - f) Informação da situação operacional dos sistemas auto dos veículos em serviço, quando aplicável;
 - g) Informação da situação operacional dos sistemas de extinção instalados nos veículos em serviço, quando aplicável;
 - h) Informação da situação operacional dos sistemas auxiliares instalados nos veículos em serviço, quando aplicável;
 - i) Informação da situação operacional dos equipamentos fixos de extinção, quando aplicável;
 - j) Informação da situação operacional dos meios de comunicação e alerta;
 - k) Descrição de qualquer situação anómala com implicações na capacidade operacional do serviço;
 - l) Outras informações consideradas de interesse.
- 2- O disposto no número anterior não se aplica aos aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SBA, com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, ou ao nível de SEA.
- 3- Independentemente do nível de serviço dos meios de socorro, sempre que ocorra um incidente ou acidente, deve ser preenchido um documento com o registo da ocorrência e das ações adotadas em resposta à mesma, com base num modelo a disponibilizar pela ANAC na sua página eletrónica na *internet*.

Artigo 81.º

Níveis funcionais

- 1- Os recursos humanos afetos aos meios de socorro devem organizar-se funcionalmente, correspondendo a cada nível funcional um nível de aptidão técnica e responsabilidade operacional distintos.
- 2- A organização dos diferentes níveis de serviço dos meios de socorro deve prever os seguintes níveis funcionais, quando aplicáveis:
- a) SSLCI:

- i)* Chefe de turno SSLCI ou supervisor SSLCI;
 - ii)* Operador chefe de equipa SSLCI;
 - iii)* Operador motorista SSLCI;
 - iv)* Operador geral SSLCI.
 - b) SBSLCI:
 - i)* Comandante das operações de socorro
 - ii)* Operador chefe de equipa SBSLCI;
 - iii)* Operador motorista SBSLCI;
 - iv)* Operador geral SBSLCI.
 - c) SBA:
 - i)* Coordenador;
 - ii)* Operador chefe de equipa SBA;
 - iii)* Operador motorista SBA;
 - iv)* Operador geral SBA.
- 3- Compete ao chefe de turno SSLCI ou supervisor SSLCI:
 - a) Em aeródromos com categoria de SLCI igual ou superior a 6, nomeadamente:
 - i)* Garantir que a intervenção do pessoal dos veículos que chefia é efetuada em conformidade com os requisitos aeronáuticos inerentes à formação inicial;
 - ii)* Coordenar ou comandar, até à presença do GPCM, a operação das diferentes equipas de socorro presentes no local.
 - b) Em aeródromos com categoria de SLCI igual ou inferior a 5, nomeadamente:
 - i)* Acumular a função de operador chefe de equipa;
 - ii)* Garantir a intervenção em conformidade com os requisitos aeronáuticos inerentes à formação inicial, devendo coordenar ou comandar, até à presença do superior funcional, a operação das diferentes equipas de socorro presentes no local.
- 4- Compete ao comandante das operações de socorro (COS):
 - a) Garantir que a intervenção do pessoal dos veículos que chefia é efetuada em conformidade com os requisitos aeronáuticos inerentes à formação inicial;

- b) Garantir a intervenção em conformidade com os requisitos aeronáuticos inerentes à formação inicial, devendo coordenar ou comandar, até à presença do superior funcional, a operação das diferentes equipas de socorro presentes no local.
- 5- Compete ao coordenador, nomeadamente:
 - a) Organizar e manter em funcionamento os meios de socorro, de acordo com o disposto no presente regulamento;
 - b) Coordenar a ação das diferentes entidades, internas ou externas ao aeródromo, intervenientes na resposta à emergência.
 - 6- Compete ao operador chefe de equipa e ao COS, nomeadamente, coordenar a intervenção da guarnição do pessoal que chefia em conformidade com os requisitos aeronáuticos.
 - 7- Compete ao operador motorista, nomeadamente, conduzir e posicionar o veículo, bem como executar os procedimentos de que está incumbido, de acordo com as instruções recebidas do operador chefe de equipa, quando aplicável.
 - 8- Compete ao operador geral, nomeadamente, executar os procedimentos de que está incumbido, de acordo com as instruções recebidas do operador chefe de equipa.
 - 9- As trocas de nomeação para serviço de turno dos efetivos que ocupam os diferentes níveis funcionais devem ser efetuadas entre elementos habilitados com nível funcional igual ou superior ao substituído.
 - 10- Os níveis funcionais e respetivas denominações mencionadas no presente artigo não estabelecem qualquer relação com as carreiras profissionais dos trabalhadores que desempenham funções nos meios de socorro.

SECÇÃO III

Programas formativos

Artigo 82.º

Disposições gerais dos programas formativos

- 1- Os aeródromos que adotem meios de socorro de nível de SSLCI ou SBSLCI devem dispor de um programa de formação, qualificação e treino.
- 2- Os aeródromos que adotem meios de socorro de nível de SBA ou SEA devem dispor de um programa de formação e treino.

- 3- O programa de formação, qualificação e treino deve ser estruturado como um capítulo no manual de procedimentos, devendo cumprir os requisitos aplicáveis ao nível de serviço disponibilizado.
- 4- Nos aeródromos com meios de socorro de nível de SSLCI o programa de formação, qualificação e treino deve ser coordenado e gerido por um chefe de turno ou supervisor, nomeado pelo operador de aeródromo.
- 5- Nos aeródromos com meios de socorro de nível de SBSLCI o programa de formação, qualificação e treino deve ser coordenado e gerido por um elemento nomeado igualmente pelo operador de aeródromo.
- 6- O programa de formação e treino deve ser estruturado como um documento individualizado, devendo cumprir os requisitos aplicáveis ao nível de serviço disponibilizado.
- 7- Nos aeródromos com meios de socorro de nível de SBA ou SEA o programa de formação e treino deve ser coordenado e gerido pelo Diretor de aeródromo.

Artigo 83.º

Aprovação da formação

- 1- A ANAC, nos termos da alínea o) do n.º 6 do artigo 32.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, aprova os cursos do pessoal que desempenha funções nos meios de socorro.
- 2- A aprovação de qualquer formação, inicial, complementar, funcional ou de qualificação, depende de todos os módulos que lhe estão indexados nos termos do presente regulamento, estarem simultaneamente válidos.

CAPÍTULO XI

Operacionalização do PEA

Artigo 84.º

Disposições gerais do PEA

- 1- Os procedimentos constantes nos PEA subordinam-se exclusivamente às normas da aviação civil e são aprovados pela ANAC.

- 2- A operacionalização do PEA deve prever a necessidade de intervenção da ou das entidades com competência institucional no âmbito da proteção e socorro.
- 3- O operador de aeródromo deve definir e sinalizar um local de concentração dos meios exteriores que respondem à ativação do PEA.
- 4- O operador deve diligenciar junto das entidades competentes a elaboração do Plano de Emergência Externo do aeródromo.
- 5- No território continental, com exceção dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, aeródromo de Cascais e terminal civil de Beja, na intervenção dos meios de socorro, aplicam-se os procedimentos previstos nos respetivos PEA, competindo ao sistema nacional de proteção civil a responsabilidade da coordenação da intervenção das diferentes entidades que operacionalizam o PEA, devendo o diretor de aeródromo envolvido, quando aplicável, prestar toda a informação aeronáutica específica identificada como necessária ao desenvolvimento das ações de socorro.
- 6- No território continental, no interior do perímetro dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, aeródromo de Cascais e terminal civil de Beja, na intervenção dos meios de socorro, aplicam-se os procedimentos previstos nos respetivos PEA, competindo ao respetivo operador de aeródromo a responsabilidade da coordenação da intervenção das diferentes entidades que operacionalizam o PEA.
- 7- No território continental, para além do perímetro dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, aeródromo de Cascais e terminal civil de Beja, até 1km de raio do início e 1km de raio do fim de pista, podendo estas distâncias ser aumentadas, e sempre que a tipologia da área permita a progressão dos meios de salvamento e combate a incêndios do aeródromo fora do perímetro da infraestrutura, aplicam-se à intervenção dos meios de socorro os procedimentos previstos nos respetivos PEA, competindo ao operador de aeródromo assegurar o comando e coordenação das ações de salvamento e combate a incêndios, no espaço restrito dos destroços da aeronave, no teatro de operações.
- 8- Nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, nas infraestruturas aeroportuárias não mencionadas no número seguinte, na intervenção dos meios de socorro, aplicam-se os procedimentos previstos nos respetivos PEA, competindo ao sistema regional de proteção civil a responsabilidade da coordenação da intervenção das diferentes entidades que operacionalizam o PEA, devendo o diretor de aeródromo envolvido, quando

aplicável, prestar toda a informação aeronáutica específica identificada como necessária ao desenvolvimento das ações de socorro.

- 9- Nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, no interior do perímetro dos aeroportos das Ilhas da Madeira, Porto Santo, São Miguel, Santa Maria e Faial, dos aeródromos das Ilhas do Pico, da Graciosa, Flores, São Jorge e Corvo e da aerogare civil das Lajes, na intervenção dos meios de socorro, aplicam-se os procedimentos previstos nos respetivos PEA, competindo ao respetivo operador de aeródromo a responsabilidade da coordenação da intervenção das diferentes entidades que operacionalizam o PEA.
- 10- Nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, para além do perímetro dos aeroportos das Ilhas da Madeira, Porto Santo, São Miguel, Santa Maria e Faial, dos aeródromos das Ilhas do Pico, da Graciosa, Flores, São Jorge e Corvo e da aerogare civil das Lajes, até 1km de raio do início e 1km de raio do fim de pista, podendo estas distâncias ser aumentadas, e sempre que a tipologia da área permita a progressão dos meios de salvamento e combate a incêndios do aeródromo fora do perímetro da infraestrutura, aplicam-se à intervenção dos meios de socorro os procedimentos previstos nos respetivos PEA, depois de coordenados e estabelecidos conjuntamente com as Autoridades Regionais de Proteção Civil.
- 11- Os procedimentos constantes dos planos de emergência dos aeródromos, relativos a aeronaves, subordinam-se exclusivamente às normas da aviação civil e são aprovados pela ANAC, no âmbito da aprovação do manual de aeródromo.

Artigo 85.º

Atuação na área adjacente ao aeródromo

- 1- Na presença de acidentes com aeronaves na área adjacente ao aeródromo, os meios de socorro, sempre que possível, atuam como se a emergência se verificasse no interior do aeródromo no que respeita à sua disponibilidade.
- 2- A disponibilidade dos meios de socorro está dependente das áreas adjacentes permitirem a normal progressão dos meios motorizados de socorro do aeródromo.
- 3- Sempre que a área adjacente ao aeródromo não permita a normal progressão dos meios motorizados que equipam os meios de socorro do próprio aeródromo, deve o operador

informar formalmente as autoridades responsáveis pelo sistema de proteção civil da sua incapacidade.

Artigo 86.º

Atuação para além da área adjacente ao aeródromo

- 1- No território continental, perante acidentes com aeronaves para além da área adjacente ao aeródromo, a intervenção dos meios de socorro deve ser efetuada de acordo com a Diretiva Operacional Nacional para Acidentes com Aeronaves, da Autoridade Nacional de Proteção Civil.
- 2- Nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, perante acidentes com aeronaves para além da área adjacente ao aeródromo, a intervenção dos meios de socorro deve ser efetuada em conformidade com o estabelecido no PEA e em coordenação com as Autoridades Regionais de Proteção Civil.

Artigo 87.º

Plano de emergência do aeródromo

- 1- Para aferição dos procedimentos inscritos no PEA, deve ser realizado um exercício à escala total com a periodicidade de dois anos.
- 2- No ano intermédio, no mínimo, deve ser realizado um exercício parcial com as entidades que maiores dificuldades demonstraram no desenrolar do último exercício à escala total.
- 3- O PEA deve ser elaborado observando um modelo comum a todas as infraestruturas do operador, que cumpra os seguintes procedimentos:
 - a) O documento deve ser identificado com o número da edição que se deve manter inalterada enquanto o referido modelo estrutural se mantiver em vigor;
 - b) A edição deve ser identificada de acordo com o seguinte formato: número da edição seguido do mês e ano de publicação (exemplo: Edição 1 / JAN2017);
 - c) Enquanto o modelo estrutural estiver em vigor, todas as alterações ao seu conteúdo têm reflexo apenas no número da revisão do PEA;
 - d) A revisão deve ser identificada de acordo com o seguinte formato: número da revisão seguido da data de publicação (exemplo: Revisão 1 / 01JAN2017);

- e) Qualquer alteração ao conteúdo de uma versão do PEA tem reflexo no número da revisão e requer aprovação da ANAC.
- 4- O envio à ANAC de uma nova edição do PEA para aprovação deve observar os seguintes procedimentos:
- a) O requerimento deve ser endereçado ao Presidente da ANAC;
 - b) O requerimento deve ser acompanhado de dois anexos, respeitantes ao seguinte:
 - i) Lista de páginas em vigor do documento a aprovar; e
 - ii) PEA em suporte digital, num único ficheiro de formato *Portable Document Format (pdf)*.
- 5- O envio à ANAC de uma nova revisão do Plano de Emergência para aprovação, deve observar os seguintes procedimentos:
- a) O requerimento deve ser endereçado ao Presidente da ANAC;
 - b) O requerimento deve ser acompanhado de dois anexos, respeitantes ao seguinte:
 - i) À nova lista de páginas em vigor a aprovar; e
 - ii) À página ou conjunto de páginas alteradas, em suporte digital, em ficheiro de formato *pdf* (um ficheiro por página individualizada ou por conjunto de páginas sequenciais).
- 6- A publicação do plano de emergência em plataforma informática do operador não dispensa o cumprimento dos procedimentos referidos nos números anteriores.

Artigo 88.º

Exercício à escala total

- 1- O exercício à escala total tem a validade de dois anos e determina a comprovação das condições de adequabilidade do plano de emergência contido no manual de aeródromo.
- 2- A realização de um exercício à escala total depende de todos os operadores com funções nos meios de socorro do aeródromo serem detentores de todas as qualificações, sem exceção, válidas à data do simulacro.
- 3- O exercício à escala total de cada aeródromo é realizado bienalmente no trimestre indicado pela ANAC, com observância do seguinte:
 - a) A impossibilidade de cumprimento das datas planeadas para a realização do exercício à escala total determina a necessidade da ANAC ser formalmente

informada das razões do adiamento e da nova data prevista que se deve situar no trimestre seguinte ao inicialmente calendarizado;

- b) Independentemente das razões do atraso, e da nova data de realização do exercício à escala total, a data de validade do exercício é sempre referenciada à data inicialmente programada para a sua realização.
- 4- O planeamento do exercício deve observar o seguinte:
- a) O documento respeitante ao planeamento deve ser enviado previamente à ANAC, devendo ser utilizado o modelo de referência disponibilizado na página eletrónica da *internet* desta Autoridade;
 - b) O cenário escolhido, independentemente do tipo de ocorrência simulada, deve prever um número de vítimas semelhante ao número máximo de lugares da aeronave crítica do aeródromo, devendo ser observado o seguinte:
 - i) O número de vítimas simuladas com recurso a figurantes não deve ser inferior a 20% do número máximo de lugares da aeronave crítica do aeródromo; e
 - ii) O restante número de vítimas pode ser simulado sem recurso a figurantes.
 - c) A classificação da gravidade das lesões deve ser feita em conformidade com o disposto na tabela 3-1 do ponto 10 do apêndice 3 do Doc. 9137-NA/898 da OACI (*Airport Services Manual*), Parte 7 (*Airport Emergency Planning*), devendo os figurantes humanos representar, no mínimo, 20% do número de vítimas de cada uma das diferentes gravidades de lesões;
 - d) As diferentes entidades intervenientes devem garantir os procedimentos necessários ao processamento de todas as vítimas, independentemente de elas serem representadas por figurantes humanos ou de forma diferenciada;
 - e) O documento de planeamento deve ser recebido na ANAC com o mínimo de trinta dias de antecedência sobre a data de realização do exercício à escala total, devendo a ANAC ser informada de alterações posteriores.
- 5- O relatório do exercício deve:
- a) Ser elaborado tendo por referência o modelo disponibilizado pela ANAC na sua página eletrónica da *internet*;
 - b) Ser enviado à ANAC com uma antecedência mínima de vinte dias úteis em relação ao final do trimestre em que foi realizado o respetivo exercício;

- c) Ser acompanhado da nova versão do plano de emergência, nos termos do presente regulamento.
- 6- A realização de um exercício bienal à escala total deve ser sempre registada e arquivada.

CAPÍTULO XII

Formação

SECÇÃO I

Requisitos gerais de aprovação dos cursos de formação

Artigo 89.º

Estrutura dos cursos de formação

- 1- Os cursos de formação do pessoal que desempenha funções nos meios de socorro dos aeródromos são estruturados em referenciais de formação definidos pela ANAC, tendo em consideração as necessidades individualizadas dos formandos.
- 2- A carga horária mínima dos cursos de formação e dos respetivos módulos é indicada pela ANAC e abrange exclusivamente as áreas de conhecimento incluídas no respetivo referencial.
- 3- Para efeitos do disposto no número anterior, a inclusão de qualquer outra área de conhecimento implica a extensão da carga horária do curso.
- 4- Cada módulo integra uma avaliação correspondente à carga horária explicitada.

Artigo 90.º

Formandos

- 1- Os candidatos à frequência de qualquer curso devem:
 - a) Ter idade igual ou superior a 18 anos à data de início do curso e ter concluído a escolaridade mínima obrigatória; e
 - b) Possuir robustez física e psíquica comprovada no âmbito do regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho, aprovado pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, ou nos termos do Decreto-Lei n.º 242/2009, de 16 de setembro, conforme aplicável.
- 2- Compete à entidade formadora a análise e seleção dos processos individuais dos candidatos, para verificação do cumprimento dos pré-requisitos estabelecidos.

- 3- Preferencialmente, cada curso não deve ser frequentado por um grupo de formandos inferior a quatro nem superior a doze elementos, com exceção do curso de operador de SBSLCI que, preferencialmente, deve ser frequentado por um mínimo de cinco elementos e máximo de catorze.
- 4- No contexto das práticas simuladas os grupos de formandos devem ser constituídos tendo em consideração os riscos específicos das tarefas a executar, no sentido da manutenção e controlo das condições de segurança durante todo o tempo de execução do treino.
- 5- Preferencialmente, para práticas em contexto de simulação, a constituição de grupos de formandos deve ter como referência um máximo de quatro formandos por formador, ou, em cenários de maior risco, nomeadamente em exercícios de fogo real, três formandos por formador.
- 6- Para o curso de operador de SBSLCI, preferencialmente, a constituição de grupos deve observar um máximo de sete formandos por formador.

Artigo 91.º

Progressão formativa

A não concretização da progressão formativa no prazo previsto individualmente para cada um dos diferentes referenciais de formação, determina a sua repetição com a obrigatoriedade da prestação de provas de avaliação para os módulos anteriormente frequentados com aproveitamento.

Artigo 92.º

Equipa Formativa

- 1- A equipa formativa deve, através dos currículos, demonstrar possuir qualidades técnicas e pedagógicas assim como experiência formativa e profissional que garantam a qualidade da formação a desenvolver.
- 2- Compete às entidades formadoras garantir que os requisitos técnicos e habilitacionais dos seus formadores cumprem o estabelecido na legislação em vigor, assim como os requisitos específicos exigidos.

- 3- A determinação do número adequado de formadores deve ter em conta a carga horária de cada curso.

Artigo 93.º

Coordenação Técnico-Pedagógica

A entidade formadora deve nomear um Coordenador Pedagógico e um Coordenador Técnico, de acordo com os requisitos constantes da legislação em vigor.

Artigo 94.º

Formadores

Os formadores devem dispor de Certificado de Competências Pedagógicas para o exercício da atividade de formador e observar os requisitos definidos pela ANAC, nos termos do presente regulamento, para lecionarem os módulos formativos referentes aos diferentes cursos e qualificações que sejam aprovados pela ANAC.

Artigo 95.º

Recursos didáticos

- 1- O material didático de apoio ao desenvolvimento dos cursos de formação deve abranger meios de natureza diversa, nomeadamente documentação escrita, material audiovisual e outros, de forma a assegurar um desenvolvimento da formação consentâneo com o disposto no presente regulamento.
- 2- Para qualquer curso, a entidade formadora deve elaborar um guia de apoio ao formando em que estejam definidos os objetivos pedagógicos, os conteúdos programáticos desenvolvidos, duração, referências bibliográficas, material de apoio, bem como o sistema de assiduidade e critérios de avaliação, de forma a que o formando possa ter uma visão de conjunto e, se o desejar, solicitar o aprofundamento de alguns dos conteúdos tratados.
- 3- Os formadores devem selecionar os recursos didáticos mais adaptados à prossecução dos objetivos gerais e específicos previamente definidos, tendo em conta as características do público-alvo.

- 4- A entidade formadora, para além dos recursos didáticos próprios, pode recorrer, sempre que necessário, a entidades externas que disponibilizem os recursos em falta.

Artigo 96.º

Instalações

- 1- A entidade formadora deve dispor de salas de formação com áreas não inferiores a 2 m² por formando.
- 2- As salas de formação devem dispor de boas condições acústicas, iluminação, ventilação e temperatura, de forma a permitir boas condições de aprendizagem.
- 3- As salas de formação devem ainda permitir a possibilidade de serem obscurecidas, quando necessário, para a visualização de projeções.
- 4- A entidade formadora deve possuir planos de segurança e saúde para todas as instalações utilizadas, bem como planos de avaliação e gestão de risco no âmbito de todo o processo formativo ali desenvolvido.

Artigo 97.º

Equipamentos

- 1- A entidade formadora deve dispor, para cada curso realizado, do seguinte equipamento, sem prejuízo de outros que considere ajustados aos objetivos específicos de certas atividades ou metodologias pedagógicas:
 - a) Equipamento audiovisual adequado, nomeadamente vídeo, televisão, câmara de vídeo, retroprojetor com ecrã e computador;
 - b) Quadro para escrita, fixo ou móvel, e respetivo material de apoio, nomeadamente marcadores e apagadores;
 - c) Mesas e cadeiras em número correspondente ao dos formandos e dos formadores.
- 2- A entidade formadora deve disponibilizar os vários equipamentos considerados essenciais em áreas específicas, tendo em conta os conteúdos programáticos e a necessidade de treinar competências no âmbito da prática simulada em contexto de formação.

- 3- Todas as ferramentas e equipamentos devem possuir certificado de conformidade para a função a que se destinam, devendo esta documentação estar permanentemente disponível para consulta pela ANAC.

Artigo 98.º

Campos de Treino

- 1- Para cursos com práticas de exterior, a entidade formadora deve disponibilizar um ou mais campos de treino equipados com os meios necessários ao desenvolvimento da formação prevista.
- 2- Os campos de treino podem ser disponibilizados em diferentes locais, de acordo com as características das ações a desenvolver.
- 3- Os campos de treinos devem estar dimensionados e equipados com o material considerado indispensável às boas práticas técnico-pedagógicas, relativas às ações de formação que pretendem acolher, e observar as boas práticas ambientais.
- 4- A adequação técnica dos campos de treinos é avaliada pela ANAC, no âmbito da aprovação dos cursos nos termos do presente regulamento.
- 5- A avaliação técnica de qualquer campo de treino pela ANAC não dispensa a entidade formadora de garantir todos os requisitos legais para a utilização do espaço na atividade que ali desenvolve.
- 6- As atividades em campo de treino devem ser acompanhadas por um número de formadores proporcional ao número de formandos e ao risco da atividade a desenvolver.
- 7- As atividades em campo de treino para exercícios sem fogo real, são acompanhadas por um número variável de formadores, em conformidade com o seguinte:
 - a) As atividades em campo de treino para exercícios sem fogo real, são acompanhadas, no mínimo, por:
 - i) Um formador para cada grupo de seis formandos em exercícios de risco comum;
 - ii) Um formador para cada grupo de quatro formandos em exercícios de risco acrescido.
 - b) As atividades em campo de treino para exercícios com fogo real, são acompanhadas no mínimo, por:

- i)* Um formador para cada grupo de quatro formandos em exercícios de risco comum;
 - ii)* Um formador para cada grupo de três formandos em exercícios de risco acrescido.
- 8- Em qualquer situação, a entidade formadora deve possuir planos de segurança e saúde para todos os campos de treino utilizados, bem como planos de avaliação e gestão de risco no âmbito de todo o processo formativo ali desenvolvido.

Artigo 99.º

Assiduidade dos Formandos

A entidade formadora deve gerir o seu sistema de assiduidade considerando que a frequência mínima é igual ou superior a 90% da carga horária do módulo e que deve abranger os momentos de avaliação formal.

Artigo 100.º

Acompanhamento e suspensão da formação

- 1- Durante o decurso da formação, a entidade formadora pode ser sujeita a inspeções inopinadas, por parte da ANAC, que pode solicitar no momento a assistência a qualquer formação que esteja a decorrer ou a disponibilização de informações relacionados com a ação de formação.
- 2- A ANAC pode suspender qualquer curso que tenha aprovado, esteja ou não no momento a ser lecionado, por razões devidamente fundamentadas, nomeadamente por incumprimento dos requisitos que estiveram subjacentes à aprovação e funcionamento do respetivo curso.

SECÇÃO II

Aprovação de cursos e módulos de qualificação

Artigo 101.º

Obrigatoriedade de aprovação de cursos e de módulos de qualificação

- 1- As entidades formadoras devem solicitar previamente à ANAC a aprovação de qualquer curso ou módulo de qualificação que pretendam ministrar.

- 2- A aprovação é sempre necessária, independentemente da entidade formadora possuir capacidade formativa global reconhecida pela entidade competente para o efeito.
- 3- A aprovação de qualquer curso ou módulo de qualificação é solicitada através da apresentação de um Dossier de Candidatura, utilizando-se para o efeito o modelo disponibilizado pela ANAC na sua página eletrónica na *internet*.
- 4- A aprovação de um curso ou módulo de qualificação deve ser solicitada com a antecedência mínima de 60 dias úteis relativamente à data em que se prevê iniciar o mesmo pela primeira vez.
- 5- Para efeitos de cumprimento do presente regulamento, só são considerados os cursos que tenham sido lecionados após aprovação da ANAC.

Artigo 102.º

Candidatura à aprovação de um curso ou módulo de qualificação

- 1- A candidatura à aprovação de um curso ou módulo de qualificação pode ser entregue em qualquer momento, devendo, contudo, ser observado o prazo mencionado no n.º 4 do artigo anterior.
- 2- A candidatura deve ser apresentada em língua portuguesa, podendo ser submetida à ANAC por qualquer entidade formadora que reúna as condições mencionadas no presente regulamento.
- 3- Para formalizar o pedido de aprovação de um curso, a entidade formadora deve elaborar e entregar na ANAC, um requerimento, acompanhado de um Dossier de Candidatura, em suporte de papel e respetiva cópia num único ficheiro digital, em suporte de CD ou DVD.
- 4- O Dossier de Candidatura é um documento paginado e organizado de acordo com o modelo disponibilizado pela ANAC na sua página eletrónica na *internet*.
- 5- Verificando-se que o requerimento apresentado não cumpre o disposto no presente artigo, o requerente é convidado a suprir as deficiências existentes, sendo notificado para o efeito pela ANAC.

Artigo 103.º

Candidatura à alteração de um curso ou módulo de qualificação aprovado

- 1- A candidatura à alteração de um curso ou módulo de qualificação previamente aprovado pode ser entregue em qualquer momento, devendo, contudo, ser observado o prazo mencionado no n.º 4 do artigo 102.º.
- 2- A candidatura deve ser apresentada pela entidade formadora que tenha elaborado o curso ou o módulo isolado que está na base do pedido de alteração.
- 3- A entidade formadora, ao apresentar um pedido de alteração de um curso ou módulo de qualificação já previamente aprovado, deve considerar os seguintes pressupostos:
 - a) Apenas é possível a aprovação de alterações a cursos ou módulos isolados previamente aprovados que se encontrem válidos;
 - b) Um curso ou um módulo isolado não pode voltar a ser lecionado nas condições anteriores à aprovação da alteração, sendo substituído pelo curso que contém as alterações aprovadas.
- 4- Para formalizar o pedido de aprovação de alteração de um curso ou de um módulo já previamente aprovado, a entidade formadora deve elaborar e entregar na ANAC, um requerimento acompanhado do Dossier de Candidatura do curso que está na origem da alteração proposta, em suporte de papel e respetiva cópia num único ficheiro digital, em suporte de CD ou DVD, com a identificação das alterações pretendidas, devendo garantir o seguinte:
 - a) O texto que é retirado deve estar realçado a vermelho;
 - b) O texto que é inserido deve estar realçado a verde;
 - c) Todas as folhas que contenham alterações devem ser de cor diferente das restantes folhas do dossier.
- 5- Verificando-se que o requerimento apresentado não cumpre o disposto no presente artigo, o requerente é convidado a suprir as deficiências existentes, sendo notificado para o efeito pela ANAC.

Artigo 104.º

Cursos e módulos de qualificação

- 1- Os cursos de formação traduzem-se na aquisição de competências em conformidade com os referenciais estabelecidos, podendo tal aquisição ser efetuada:

- a) Através de formação aprovada pela ANAC e ministrada por entidade certificada pela DGERT, com o objetivo de dotar o formando com o conhecimento geral necessário à execução de tarefas gerais, situação que adota a designação de formação inicial ou complementar; ou
 - b) Através de formação aprovada pela ANAC e ministrada por entidade certificada pela DGERT ou pelo próprio operador de aeródromo com o objetivo de dotar o formando com o conhecimento necessário ao desempenho de funções técnicas especializadas, situação que adota a designação de formação funcional.
- 2- A aquisição de competências obtida por via da frequência de cursos e de módulos qualificação pode ser efetuada:
- a) Através de formação aprovada pela ANAC e ministrada com recurso aos meios do próprio operador de aeródromo, com o objetivo de dotar o formando com o conhecimento necessário à execução de tarefas específicas, situação que adota a designação de qualificação interna; ou
 - b) Através de formação aprovada pela ANAC e ministrada com recurso a entidades externas ao operador de aeródromo, com o objetivo de dotar o formando com o conhecimento necessário à execução de tarefas específicas, situação que adota a designação de qualificação externa.
- 3- A formação de qualificação, quando frequentada com aproveitamento pelo formando pela primeira vez, adota a designação de formação de qualificação inicial, e, quando frequentada subsequentemente, a designação de qualificação contínua.
- 4- As entidades que pretendam ministrar cursos de formação inicial, de formação complementar ou qualificações externas, devem estar certificadas pela DGERT como entidades formadoras para a área 861-Proteção de Pessoas e Bens.
- 5- Os operadores de aeródromo que pretendam ministrar formação de qualificação interna, devem estar registados no Sistema de Informação e Gestão da Oferta Educativa e Formativa (SIGO).
- 6- A conclusão de qualquer curso previsto no presente regulamento, ou apenas de alguns dos respetivos módulos, dá lugar à emissão de certificado.
- 7- A emissão dos certificados mencionados no número anterior deve ser efetuada através do SIGO.

Artigo 105.º

Cursos e módulos de qualificação sujeitos a aprovação da ANAC

- 1- Estão sujeitos a aprovação, nos termos do presente regulamento, os seguintes cursos de formação inicial e funcional:
 - a) Curso de formação inicial de bombeiro de aeroporto, que equivale ao curso de técnico de socorros e emergências de aeródromos constante do catálogo nacional de qualificações;
 - b) Curso complementar de bombeiro de aeroporto;
 - c) Curso de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto;
 - d) Curso de chefe de turno ou supervisor de bombeiro de aeroporto;
 - e) Curso de gestor de posto de comando móvel de aeroporto;
 - f) Curso de operador de SBSLCI;
 - g) Curso de operador de SBA.
- 2- Estão sujeitos a aprovação, nos termos do presente regulamento, os seguintes módulos de qualificação interna dos meios de socorro de nível de SSLCI:
 - a) SSLCI/QI – Aeronaves, que inclui 14 horas de fogo real em campo de treino com maquete de aeronave;
 - b) SSLCI/QI - EPI;
 - c) SSLCI/QI - ARICA;
 - d) SSLCI/QI - Condução dos veículos de combate a incêndios em utilização no SSLCI, que constitui uma qualificação individual por modelo de veículo de serviço, reserva e de apoio, quando aplicável;
 - e) SSLCI/QI - Condução em aeródromos;
 - f) SSLCI/QI - Matérias perigosas;
 - g) SSLCI/QI - Operação de equipamentos;
 - h) SSLCI/QI - Operação dos veículos de combate a incêndios em utilização no SSLCI, que constitui uma qualificação individual por modelo de veículo de serviço, reserva e de apoio, quando aplicável;
 - i) SSLCI/QI - Plano de emergência.

- 3- Está sujeito a aprovação modular, nos termos do presente regulamento, o módulo de qualificação interna ou externa de desencarceramento aeronáutico para desempenho de funções nos meios de socorro de nível de SSLCI ou SBSLCI.
- 4- Estão sujeitos a aprovação, nos termos do presente regulamento, os seguintes módulos de qualificação interna dos meios de socorro de nível de SBSLCI:
 - a) SBSLCI/QI - Aeronaves;
 - b) SBSLCI/QI - Condução dos veículos de combate a incêndios em utilização no SBSLCI, que constitui uma qualificação individual por modelo de veículo de serviço, reserva e de apoio, quando aplicável;
 - c) SBSLCI/QI - Condução em aeródromos;
 - d) SBSLCI/QI - Operação dos veículos de combate a incêndios em utilização no SBSLCI, que constitui uma qualificação individual por modelo de veículo de serviço, reserva e de apoio, quando aplicável;
 - e) SBSLCI/QI - Plano de emergência.
- 5- Estão sujeitos a aprovação, nos termos do presente regulamento, os seguintes módulos de qualificação interna dos meios de socorro de nível de SBA:
 - a) SBA/QI - Aeronaves;
 - b) SBA/QI - Condução dos veículos de combate a incêndios em utilização no SBA, que constitui uma qualificação individual por modelo de veículo de serviço e de reserva, quando aplicável;
 - c) SBA/QI - Condução em aeródromos;
 - d) SBA/QI - Operação dos veículos de combate a incêndios em utilização no SBA, que constitui uma qualificação individual por modelo de veículo de serviço e de reserva, quando aplicável;
 - e) SBA/QI - Plano de emergência.

Artigo 106.º

Alterações a cursos e módulos de qualificação aprovados pela ANAC

- 1- Qualquer tipo de alteração a um curso ou a um módulo de qualificação previamente aprovado pela ANAC carece igualmente de aprovação desta Autoridade.

- 2- Depois de alterado um curso ou um módulo isolado não podem os mesmos voltar a ser lecionados nas condições anteriores à aprovação da respetiva alteração.
- 3- A alteração de qualquer curso ou módulo de qualificação deve ser solicitada através da apresentação de requerimento acompanhado de um Dossier de Candidatura, utilizando-se para o efeito o modelo disponibilizado na página eletrónica da ANAC.
- 4- A aprovação da alteração de um curso ou módulo de qualificação deve ser solicitado com a antecedência mínima de 30 dias úteis relativamente à data em que se prevê iniciar o mesmo.
- 5- Para efeitos de cumprimento do presente regulamento, só são considerados os cursos ou módulos de qualificação cujas alterações tenham sido introduzidas após aprovação da ANAC.

Artigo 107.º

Validade da aprovação dos cursos

- 1- Os cursos aprovados pela ANAC mantêm-se válidos enquanto forem cumpridos os requisitos que estiveram na base da sua aprovação.
- 2- Exceciona-se do disposto no número anterior os cursos aprovados pela ANAC que não sejam lecionados por um período de cinco anos, pela entidade formadora que requereu a aprovação, caso em que a aprovação concedida caduca.

Artigo 108.º

Obrigatoriedade de comunicação da realização de cursos e módulos de qualificação

- 1- Até dez dias úteis antes do início de cada curso de formação ou módulo de qualificação, a entidade formadora deve comunicar à ANAC a realização do mesmo, informando igualmente da data em que o mesmo foi lecionado pela última vez.
- 2- Até 40 dias úteis após o final do curso ou módulo de qualificação a entidade formadora deve remeter à ANAC, em formato digital *pdf*, num único ficheiro, uma cópia do Dossier Técnico Pedagógico paginado e organizado de acordo com o modelo disponibilizado na página eletrónica da ANAC.
- 3- O Dossier Técnico Pedagógico dos módulos referentes a desencarceramento e socorrismo observa o modelo da entidade formadora.

- 4- O disposto no presente artigo aplica-se a todos os cursos das áreas de formação inicial, complementar, funcional e de qualificação, assim como à revalidação dos módulos referentes a desencarceramento e socorrismo.

Artigo 109.º

Equivalências modulares

A ANAC pode atribuir equivalência a módulos idênticos aos constantes do presente regulamento, desde que o conteúdo programático seja equivalente, que o requerente tenha concluído os mesmos com aproveitamento e que tenha frequentado a respetiva formação em entidade legalmente habilitada para o efeito.

SECÇÃO III

Avaliação

Artigo 110.º

Acompanhamento e avaliação

- 1- A entidade formadora deve desenvolver procedimentos de acompanhamento e avaliação da formação com vista à intervenção atempada dos responsáveis pela formação em situações problema, à identificação de casos de insucesso, à difusão e desenvolvimento de boas práticas formativas, às evidências de propostas de melhoria e à garantia da eficácia da formação ministrada.
- 2- Os procedimentos mencionados no número anterior devem permitir avaliar a adequação da formação ministrada aos objetivos formativos, tendo em conta o público-alvo, com enfoque nos níveis de satisfação das entidades empregadoras face à perceção dos serviços prestados por indivíduos qualificados.

Artigo 111.º

Sistema de avaliação

- 1- Os formandos estão sujeitos a um sistema de avaliação que faz parte integrante do processo formativo e que tem como finalidade validar os conhecimentos, capacidades e aptidões adquiridas ou desenvolvidas ao longo da formação.

- 2- O sistema de avaliação dos formandos deve contemplar, sempre que se justifique, uma avaliação inicial diagnóstica.
- 3- O sistema de avaliação mencionado nos números anteriores deve contemplar uma avaliação contínua, com caráter formativo, e uma avaliação sumativa a desenvolver no final de cada módulo de formação.

Artigo 112.º

Avaliação inicial diagnóstica

- 1- A avaliação inicial diagnóstica tem por objetivo a identificação dos conhecimentos anteriormente adquiridos pelos candidatos, com vista à apreciação da capacidade do candidato para atingir os objetivos finais propostos para o curso em que se pretende inscrever.
- 2- A avaliação mencionada no número anterior pode ainda servir para avaliar se o candidato domina conhecimentos fundamentais necessários para acompanhar normalmente o processo formativo em que se integra, nomeadamente ao nível de saberes, no sentido do encaminhamento para a frequência de uma unidade de integração formativa prévia.

Artigo 113.º

Avaliação contínua

- 1- A avaliação contínua tem por objetivo o acompanhamento e controlo do progresso registado na aprendizagem dos formandos, devendo ter em conta o ritmo de aprendizagem individual de cada um, para que possam ser atingidos os objetivos pedagógicos.
- 2- A avaliação contínua incide sobre a forma como cada formando atingiu os objetivos relativos a cada conteúdo programático, e no desenvolvimento pessoal e relacional, relativamente a diversos parâmetros, nomeadamente assiduidade, comunicação e relações interpessoais, compreensão e capacidade de aplicação dos conhecimentos adquiridos.

Artigo 114.º

Avaliação sumativa modular

- 1- O processo de avaliação de cada módulo de formação é executado através da prestação das provas previstas no seu conteúdo programático, considerando-se que:
 - a) Cada bloco de 25 horas inclui o mínimo de uma hora de avaliação;
 - b) Nos módulos com equivalência parcial ou total, a avaliação modular é executada como se o formando tivesse frequentado toda a carga horária do módulo em questão;
 - c) O formando é considerado apto com um aproveitamento final igual ou superior a 50% ou de acordo com o definido pela entidade formadora, considerando o valor apresentado como mínimo.
- 2- A avaliação é expressa numa escala de 0 a 20 valores, considerando-se que o formando tem aproveitamento positivo sempre que a média aritmética simples das classificações obtidas seja igual ou superior a 50% da nota máxima, tendo por base os seguintes critérios:
 - a) A avaliação modular individual não pode ser inferior a 50% da nota máxima;
 - b) A avaliação final é expressa como apto quando a média final for igual ou superior a 10 valores;
 - c) A avaliação final é expressa como não apto quando a média final for inferior a 10 valores;
 - d) O formando que obtenha a classificação de apto tem acesso ao respetivo certificado, que é emitido pela entidade formadora.
- 3- A entidade formadora pode definir um nível de exigência superior ao referido no número anterior, designadamente impondo a necessidade de obtenção de uma média ou nota de avaliação superior aos valores anteriormente referidos.

Artigo 115.º

Condição de sucesso

- 1- No decurso do processo formativo a entidade formadora deve prever a realização de testes ou exercícios individualizados ou integrados nos módulos formativos e avaliados de forma independente, que conjuntamente garantam:
 - a) Um perfil psicológico ajustado à função e ao nível funcional a desempenhar;

- b) A ausência de fobias que possam comprometer o desempenho da função.
- 2- Com exceção dos cursos de qualificação, apenas são considerados como tendo terminado o curso com sucesso, os candidatos que tendo obtido a classificação de apto na avaliação sumativa modular tenham também obtido classificação positiva nos testes e exercícios referidos no número anterior.

SECÇÃO IV

Disposições transitórias

Artigo 116.º

Cursos de formação lecionados antes da entrada em vigor do presente regulamento

- 1- Consideram-se em conformidade com o presente regulamento todos os cursos de formação inicial, complementar, de formação funcional e de qualificação lecionados antes da entrada em vigor do presente regulamento, desde que os mesmos tenham sido submetidos à consideração e avaliação da ANAC ou tenham sido ministrados pela Força Aérea Portuguesa.
- 2- Incluiu-se no disposto no número anterior, entre outros, o curso de técnico de socorros e emergências de aeródromos constante do catálogo nacional de qualificações.

Artigo 117.º

Reconhecimento de cursos de chefia pela via da experiência

- 1- Nos termos do presente regulamento, até 28 de fevereiro de 2018, a ANAC pode atribuir equivalência aos seguintes cursos:
 - a) Curso de qualificação funcional de chefe de equipa;
 - b) Curso de qualificação funcional de chefe de turno ou supervisor; e
 - c) Curso de qualificação funcional de gestor de posto de comando móvel.
- 2- A atribuição de equivalência depende do cumprimento dos seguintes requisitos, que são cumulativos:
 - a) Tratando-se de pedido de equivalência relativo ao curso mencionado na alínea a) do número anterior, o requerente deve ter concluído com aproveitamento um curso de formação para o desempenho da função de operador, em conformidade com o disposto no artigo anterior;

- b) Tratando-se de pedido de equivalência relativo ao curso mencionado na alínea b) do número anterior, o requerente deve ter concluído com aproveitamento um curso de formação para o desempenho das funções de operador e de chefe de equipa, em conformidade com o disposto no artigo anterior;
 - c) Tratando-se de pedido de equivalência relativo ao curso mencionado na alínea c) do número anterior, o requerente deve ter concluído com aproveitamento cursos de formação para o desempenho das funções de operador, de chefe de equipa e de chefe de turno ou supervisor (aplicável apenas aos candidatos que não sejam chefes de serviço ou departamento), em conformidade com o disposto no artigo anterior;
 - d) Ter desempenho da função para a qual é solicitada a equivalência por um período contínuo igual ou superior a três anos, nos últimos cinco anos;
 - e) O pedido ser apresentado à ANAC pelo titular do curso ou pelo operador do aeródromo onde o mesmo desempenha funções, em representação do requerente;
 - f) Ter um perfil psicológico ajustado à função e ao nível funcional a desempenhar, e não apresentar fobias que possam comprometer o desempenho da função, comprovado por testes de avaliação psicológica realizados há menos de um ano em relação à data de apresentação do requerimento.
- 3- Sendo atribuída a equivalência a que se refere o número anterior, o requerente deve frequentar e concluir com aproveitamento, até 31 de dezembro de 2020, um ciclo completo do programa de formação qualificação e treino do aeródromo onde desempenha a função ou daquele onde a venha a desempenhar, sob pena de, não o fazendo, se considerar caducado o respetivo ato de atribuição da equivalência.

Artigo 118.º

Procedimento de atribuição de equivalências pela via da experiência

- 1- A atribuição de equivalências pela via da experiência carece da apresentação de requerimento dirigido à ANAC, até ao dia 31 de dezembro de 2017, devendo o mesmo ser instruído com os seguintes documentos:
- a) *Curriculum vitae* em modelo europeu;
 - b) Documento que contenha a referência aos resultados dos testes de avaliação psicológica;

- c) Declaração emitida pelo ou pelos operadores de aeródromo que ateste o desempenho em regime de continuidade da função, para efeitos da alínea d) do n.º 2 do artigo anterior.
- 2- Para efeitos de atribuição de equivalências pela via da experiência, no decurso do procedimento administrativo a ANAC pode em qualquer momento solicitar a prestação de esclarecimentos adicionais, bem como a presença do requerente para uma entrevista técnica ou, se considerado necessário, para a realização de testes.

CAPÍTULO XIII

Disposições finais

Artigo 119.º

Derrogações temporárias

A ANAC pode, com base em requerimento devidamente fundamentado, apresentado pelo operador de aeródromo, conceder uma derrogação ao cumprimento de alguma ou algumas das normas do presente regulamento, diferindo a data de aplicação das mesmas, no máximo, até 1 de janeiro de 2018.

Artigo 120.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, com exceção:

- a) Do disposto no artigo 11.º, que entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2020 para as infraestruturas já construídas à data de entrada em vigor do presente regulamento, e onde seja estruturalmente possível a sua aplicação;
- b) Do disposto no n.º 3 do artigo 5.º do Anexo III e do n.º 5 do artigo 5.º do Anexo IV, do qual fazem parte integrante, que entram em vigor no dia 1 de janeiro de 2019;
- c) Do disposto no Anexo VIII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, que entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2018.

ANEXO I

(a que se refere a alínea j) do artigo 3.º e o n.º 1 do artigo 12.º)

Categorias de SLCI

- 1- A categoria de SLCI das aeronaves de asa fixa é determinada em função do comprimento da aeronave e da largura máxima da sua fuselagem, nos seguintes termos:

CATEGORIA DE SLCI	COMPRIMENTO DA AERONAVE (metros)	LARGURA MÁXIMA DA FUSELAGEM (metros)
1	até 9 exclusive	2
2	de 9 a 12 exclusive	2
3	de 12 a 18 exclusive	3
4	de 18 a 24 exclusive	4
5	de 24 a 28 exclusive	4
6	de 28 a 39 exclusive	5
7	de 39 a 49 exclusive	5
8	de 49 a 61 exclusive	7
9	de 61 a 76 exclusive	7
10	de 76 a 90 exclusive	8

- 2- A categoria de SLCI das aeronaves de asa rotativa é determinada em função do comprimento total da aeronave incluindo as pás do rotor principal e do rotor de cauda, quando aplicável, nos seguintes termos:

TIPO DE INFRAESTRUTURA	CATEGORIA DE SLCI	COMPRIMENTO TOTAL DA AERONAVE (metros)
Superfície ou elevada	H 1	até 15 exclusive
	H 2	de 15 a 24 exclusive
	H 3	de 24 a 35 exclusive

ANEXO II

(a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º)

Nível de SSLCI em aeródromos

PARTE I

Requisitos gerais

Artigo 1.º

Reservas de agente extintor

- 1- As reservas de água, a disponibilizar fisicamente dentro do aeródromo, devem garantir no mínimo 200% das necessidades do reabastecimento total de todos os veículos de combate a incêndios ao serviço dos meios de socorro ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando o apoio à atividade aérea em heliportos seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 2- As reservas de emulsor devem ser de 200% sobre a capacidade total dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela correspondente do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando o apoio à atividade aérea em heliportos seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 3- As reservas de agente complementar devem ser de 100%, sendo recomendável 200%, sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela correspondente do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando o apoio à atividade aérea em heliportos seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 4- As reservas de agente propulsor devem ser de 100%, sendo recomendável 200%, sobre a capacidade do veículo mais exigente disponível no aeródromo e que assegura a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela correspondente do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando o apoio à atividade aérea em heliportos seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.

Artigo 2.º

Equipamento de proteção individual

- 1- O EPI dos operacionais dos meios de socorro de nível de SSLCI é composto pelos seguintes artigos:

- a) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
 - b) Cógula;
 - c) Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;
 - d) Casaco de proteção ao fogo;
 - e) Calça de proteção ao fogo;
 - f) Luvas resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
 - g) Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento.
- 2- O EPI é de uso obrigatório, nomeadamente nas seguintes situações:
- a) Na resposta a incidentes;
 - b) Na resposta a acidentes;
 - c) Durante o período de prevenção.
- 3- Para aumentar a operacionalidade do serviço, e sempre que o operador de aeródromo o entenda, o EPI pode ser usado parcial ou totalmente durante o período de alerta.
- 4- Na situação prevista no número anterior, deve ser garantida:
- a) A rotatividade de pessoal com uma periodicidade que não ponha em causa a saúde dos operadores;
 - b) A higienização adequada à utilização do EPI.
- 5- Para garantir o tempo de resposta, e sempre que o operador de aeródromo o entenda ou a ANAC o determine, o EPI pode ser usado parcial ou totalmente durante o período de alerta.

Artigo 3.º

Equipamento de proteção respiratória

- 1- O equipamento de proteção respiratória em uso nos meios de socorro de nível de SSLCI é do tipo ARICA.
- 2- O operador deve garantir a distribuição individual de uma peça facial compatível com o equipamento de proteção respiratória em uso a todos os elementos do SSLCI.

- 3- O equipamento de proteção respiratória dos operacionais, a ser distribuído individualmente a todos os nomeados para serviço de turno nos meios de socorro de nível de SSLCI, é composto pelos seguintes artigos:
 - a) Um suporte dorsal com todos os elementos que o compõem;
 - a) Uma garrafa ou duas garrafas de serviço de acordo com o modelo do equipamento;
 - b) Uma garrafa ou duas garrafas de reserva, de acordo com o modelo do equipamento.
- 4- O operador de aeródromo deve garantir também o seguinte:
 - a) O teste à estanquicidade das peças faciais;
 - b) A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;
 - c) A capacidade de recarga ou substituição das garrafas em tempo útil, perante uma situação de emergência;
 - d) O teste hidrostático de todas as garrafas, de acordo com a regulamentação em vigor;
 - e) O controlo da qualidade do ar carregado;
 - f) A substituição do ar carregado a cada 90 dias;
 - g) O transporte de ARICA's em local próprio na cabina dos veículos, em número idêntico ao número de lugares ocupados pelo turno de serviço, nessa cabina;
 - h) A disponibilização no teatro de operações das garrafas de reserva distribuídas a todos os nomeados para serviço de turno, em tempo útil.

Artigo 4.º

Tempo de resposta

- 1- O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SSLCI em aeródromos com pista deve observar o seguinte:
 - a) Não deve exceder três minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - b) Preferencialmente, como objetivo operacional, não devem ser excedidos dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - c) Preferencialmente deve ser igual ou inferior a três minutos para qualquer ponto da área de movimento.

- 2- O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SSLCI em heliportos com plataformas de superfície deve:
 - a) Ser igual ou inferior a três minutos, quando a plataforma esteja inserida num aeródromo com pista ou num quartel de bombeiros;
 - b) Ser imediato nas restantes situações.
- 3- O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SSLCI em heliportos com plataformas elevadas deve ser imediato.

Artigo 5.º

Sistemas de comunicações e alerta

- 1- O aeródromo deve dispor de uma rede de comunicações rádio entre o SSLCI e o serviço de tráfego aéreo, ligando, no mínimo, os seguintes pontos de rede:
 - a) O quartel de bombeiros;
 - b) O serviço de tráfego aéreo;
 - c) A posição ou posto avançado, quando aplicável;
 - d) As equipas de operacionais do SSLCI;
 - e) Os veículos do SSLCI, quando aplicável.
- 2- Recomenda-se que o aeródromo disponha de um sistema de alerta que possa ser acionado a partir das seguintes localizações, entre outras consideradas localmente de relevo:
 - a) Quartel de bombeiros;
 - b) Serviço de tráfego aéreo;
 - c) Da posição ou posto avançado, quando aplicável;
 - d) Operações Aeroportuárias.
- 3- Todas as comunicações rádio efetuadas entre o SSLCI e o serviço de tráfego aéreo ou serviço de operações devem ser gravadas de acordo com o estabelecido pela NAV Portugal, E.P.E.
- 4- O disposto no número anterior não dispensa o cumprimento do regime jurídico constante da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

- 5- Os meios de socorro do SSLCI devem ter a possibilidade de, em situação de emergência com uma aeronave, comunicarem com a tripulação da mesma.
- 6- O aeródromo deve dispor igualmente de um sistema de comunicações que permita a mobilização imediata dos demais efetivos do SSLCI que não se encontrem em serviço de turno, de acordo com as necessidades operacionais.

Artigo 6.º

Número de efetivos por turno

- 1- Num aeródromo de categoria 1 ou 2 de SLCI com pista que adote meios de socorro de nível de SSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Três operadores, sendo um o operador motorista e outros dois operadores gerais;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor, que acumula a função de operador chefe de equipa.
- 2- Num aeródromo de categoria 3, 4 ou 5 de SLCI com pista que adote meios de socorro de nível de SSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Quatro operadores, sendo um o operador chefe de equipa, outro operador motorista e dois operadores gerais;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor.
- 3- Num aeródromo de categoria 6 ou 7 de SLCI com pista que adote meios de socorro de nível de SSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Seis operadores, sendo dois deles operadores chefe de equipa, dois operadores motoristas e dois operadores gerais;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor.
- 4- Num aeródromo de categoria 8, 9 ou 10 de SLCI com pista que adote meios de socorro de nível de SSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Nove operadores, sendo três deles operadores chefes de equipa, três operadores motoristas e três operadores gerais;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor.

- 5- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SSLCI, e cuja atividade seja apoiada com recurso a equipamentos fixos de extinção o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é de três operadores, sendo um deles operador chefe de equipa e dois operadores gerais.
- 6- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SSLCI, e cuja atividade seja apoiada com recurso a veículo de combate a incêndios o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Um operador motorista e um operador geral;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor, que acumula com a função de operador chefe de equipa.
- 7- Os quantitativos apresentados nos números anteriores reportam-se exclusivamente a pessoal a disponibilizar após um alerta de emergência.
- 8- Em situação de contingência, e depois de aprovado pela ANAC, o diretor de um aeródromo de categoria 1 ou 2 de SLCI pode autorizar a constituição dos turnos com um número inferior de efetivos, em conformidade com o seguinte:
 - a) Dois operadores, sendo um o operador motorista e outro um operador geral;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor, que acumula a função de operador chefe de equipa.
- 9- Em situação de contingência, e depois de aprovado pela ANAC, o diretor de um aeródromo de categoria 3, 4 ou 5 de SLCI pode autorizar a constituição dos turnos com um número inferior de efetivos, em conformidade com o seguinte:
 - a) Três operadores, sendo um o operador motorista e outros dois operadores gerais;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor, que acumula a função de operador chefe de equipa.
- 10- Em situação de contingência, e depois de aprovado pela ANAC, o diretor de um aeródromo de categoria 6 ou 7 de SLCI pode autorizar a constituição dos turnos com um número inferior de efetivos, em conformidade com o seguinte:
 - a) Quatro operadores, sendo dois operadores chefes de equipa e dois operadores motoristas;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor.
- 11- Em situação de contingência, e depois de aprovado pela ANAC, o diretor de um aeródromo de categoria 8, 9 ou 10 de SLCI pode autorizar a constituição dos turnos com um número inferior de efetivos, em conformidade com o seguinte:

- a) Seis operadores, sendo três deles operadores chefes de equipa e três operadores motoristas;
 - b) Um chefe de turno ou supervisor.
- 12- Sempre que as condições previstas nos números anteriores não possam ser cumpridas, o operador deve promover, nos termos do presente regulamento, a alteração ou a reclassificação da sua categoria de SLCI para o nível correspondente aos meios disponíveis.
- 13- Os quantitativos de pessoal referenciado no presente artigo reportam-se exclusivamente ao número de operacionais a disponibilizar no imediato no teatro de operações após um alerta de emergência e que garantem a operacionalização dos meios de SLCI imediatamente disponíveis no aeródromo para a primeira intervenção, pelo que devem ser imediatamente reforçados perante uma emergência e em função da sua tipologia.

Artigo 7.º

Estrutura funcional dos meios de socorro de nível de SSLCI

O turno de serviço deve prever a existência dos seguintes níveis funcionais, conforme aplicável, com a formação técnica indicada no presente anexo:

- a) Chefe de turno ou supervisor;
- b) Operador chefe de equipa;
- c) Operador motorista;
- d) Operador geral.

Artigo 8.º

Plano de emergência do aeródromo

- 1- Os aeródromos que adotem meios de socorro correspondentes ao nível de SSLCI devem dispor de procedimentos de operacionalização do PEA, elaborados de acordo com o Anexo 14 à Convenção de Chicago.
- 2- Nos termos do presente regulamento, o PEA deve prever a existência de um COE e de um PCM, assim como a nomeação de um GPCM, nas condições do presente regulamento.

- 3- A operacionalização do PEA deve prever comandos diferenciados para o COE e para o PCM entre todas as entidades intervenientes.
- 4- Em aeródromos situados junto a zonas de difícil acesso, nomeadamente zonas aquáticas, pantanosas ou montanhosas, sobre as quais se situem corredores de aproximação ou de descolagem de aeronaves, a operacionalização do PEA deve prever a definição de procedimentos de resposta a emergências que aí possam ocorrer, bem como a avaliação e treino periódicos de tais procedimentos.
- 5- No teatro de operações deve ser prevista a necessidade de identificação dos elementos intervenientes, de acordo com o seguinte:
 - a) O GPCM deve ser identificado com recurso à utilização de coletes de cor diferenciada, relativamente a outros coletes que se encontrem presentes no local;
 - b) O chefe de turno ou supervisor deve ser identificado com recurso à utilização de um capacete de proteção de cor branca;
 - c) O chefe de equipa deve ser identificado com recurso à utilização de um capacete de proteção de cor vermelha;
 - d) Os restantes operadores devem ser identificados com recurso à utilização de capacetes de proteção de cor amarela.

Artigo 9.º

Centro de operações de emergência

- 1- A operacionalização do PEA deve prever a existência de um COE.
- 2- O COE deve:
 - a) Ser o órgão responsável pela estruturação da resposta a uma situação de emergência, sob a coordenação do Diretor do aeródromo ou de alguém por si designado para o efeito;
 - b) Dispor de local definido ou instalação permanente para o seu funcionamento;
 - c) Dispor de meios que permitem a comunicação com as diferentes entidades que intervêm no âmbito do PEA e com o PCM; ou
 - d) Em alternativa ao disposto na alínea anterior, garantir que as referidas entidades, quando integram este órgão, disponibilizam esses meios.

- 3- Em aeródromos de categoria de SLCI igual ou superior a 8 o SSLCI deve estar representado no COE por um operacional deste serviço.
- 4- Recomenda-se que em aeródromos de categoria de SLCI inferior a 8 o SSLCI esteja representado no COE por um operacional deste serviço.

Artigo 10.º

Posto de comando móvel

- 1- O PCM é o órgão responsável por exercer, no teatro de operações, a coordenação da resposta a uma situação de emergência.
- 2- O operador de aeródromo deve assegurar a nomeação de um elemento para exercer a função de GPCM.
- 3- O PCM deve dispor de meios que permitam a comunicação com os operacionais das diferentes entidades que integram este órgão e que se encontram presentes no teatro de operações, bem como com o COE.
- 4- Em alternativa ao disposto no número anterior, o operador de aeródromo deve garantir que as referidas entidades, quando integram este órgão, disponibilizam tais meios.
- 5- No âmbito da operacionalização do PEA nos aeródromos com categoria de SLCI igual ou inferior a 5, a existência de um PCM é facultativa.
- 6- Sem prejuízo do disposto no número seguinte, nos aeródromos com categoria de SLCI igual ou superior a 6 a previsão da existência de um PCM é obrigatória, para efeitos de operacionalização do PEA.
- 7- Nos aeródromos com categoria de SLCI de 6 ou 7, a ANAC pode autorizar uma derrogação ao cumprimento do disposto no número anterior com base em requerimento apresentado pelo operador de aeródromo, fundamentado no seguinte:
 - a) Na incapacidade de implementação do PCM por inexistência temporária de recursos humanos com qualificação diferenciada na área geográfica onde se insere a infraestrutura, sendo que na presente situação a derrogação é concedida apenas temporariamente por período não superior a dois anos;
 - b) Na incapacidade de implementação do PCM por inexistência de recursos humanos diferenciados em número suficiente na área geográfica onde se insere o aeródromo e onde a presença dos representantes das diferentes entidades previstas para a

operacionalização do PCM seja considerada fundamental no desempenho direto do socorro, no teatro de operações, caso em que a derrogação a conceder pela ANAC pode ser atribuída a título permanente.

- 8- Preferencialmente, o funcionamento do PCM deve ser assegurado, no mínimo, pela presença do GPCM, bem como de representantes das seguintes entidades:
 - a) Operador da aeronave ou seu representante;
 - b) Autoridade policial;
 - c) Bombeiros;
 - d) Serviços de emergência médica.
- 9- O meio utilizado para operacionalizar o PCM deve estar identificado por forma a ser perfeitamente reconhecido por todas as entidades internas e externas, previstas no PEA, para comparecerem no teatro de operações, devendo ter capacidade de:
 - a) Operacionalização imediata; e
 - b) Deslocação na área adjacente ao aeródromo.

Artigo 11.º

Gestor de posto de comando móvel

- 1- Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a nomeação do GPCM deve ser efetuada de entre os operacionais do SSLCI com a formação técnica de chefe de turno ou supervisor habilitados igualmente com a formação técnica indicada no presente anexo.
- 2- Com base em requerimento devidamente fundamentado do operador de aeródromo, e após aprovação da ANAC, em infraestruturas com categoria de SLCI inferior a 6 pode a nomeação para o desempenho da função de GPCM ser efetuada de entre elementos com formação operacional aeroportuária com fundamentos curriculares sobre gestão de emergências aeroportuárias, desde que tais elementos se encontrem igualmente habilitados com a formação técnica indicada no presente anexo.
- 3- No decurso da emergência o GPCM deve exercer exclusivamente a coordenação operacional da emergência.
- 4- Em aeródromos com meios de socorro de nível de SSLCI com categoria de SLCI inferior a 8, depois do alerta para a situação de emergência e sempre que o PCM seja

necessário, o elemento designado para exercer a função de GPCM deve promover a ativação do mesmo em tempo não superior a 15 minutos.

- 5- Em aeródromos com meios de socorro de nível de SSLCI com categoria de SLCI igual ou superior a 8, o GPCM deve estar presente no aeródromo para ativar o PCM, no teatro de operações, no momento do alerta de emergência.

PARTE II

Requisitos específicos de aprovação dos cursos de formação para o SSLCI

CAPÍTULO I

Cursos de formação inicial

Artigo 12.º

Curso de formação inicial de bombeiro de aeroporto

- 1- O referencial de formação do curso de formação inicial de bombeiro de aeroporto deve corresponder ao referencial de formação de técnico de socorros e emergências de aeródromos, constante do catálogo nacional de qualificações.
- 2- A integração no SSLCI, para além da conclusão do curso mencionado no número anterior, depende igualmente da frequência com aproveitamento do módulo designado SSLCI/OPG – *On job training*, nos termos previstos para o curso complementar de bombeiro de aeroporto.
- 3- No decurso da frequência do módulo mencionado no número anterior, o formando deve ser acompanhado permanentemente por um tutor, podendo desempenhar funções operacionais apenas quando se encontrarem cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:
 - a) Encontrar-se integrado numa equipa com o mínimo de três elementos;
 - b) Ser o único formando integrado na equipa; e
 - c) O tutor deve ser o chefe de equipa.

Artigo 13.º

Reconhecimento de outras formações

- 1- Consideram-se em conformidade com o presente regulamento os cursos de formação de operador de sistemas de assistência e socorros lecionados pela Força Aérea

Portuguesa, enquanto os seus referenciais formativos observarem o referencial da ANAC constante do presente regulamento.

- 2- As ações de formação ministradas por organizações de formação estrangeiras podem ser reconhecidas pela ANAC, com base em requerimento devidamente fundamentado, desde que:
 - a) As mesmas sejam reconhecidas, certificadas ou consideradas válidas pela autoridade aeronáutica do país de origem; e
 - b) Os requisitos dos cursos, nomeadamente os conteúdos programáticos e a carga horária mínima sejam equivalentes aos exigidos pelo presente regulamento.
- 3- O reconhecimento da formação não dispensa o cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 14.º

Curso complementar de bombeiro de aeroporto

- 1- O referencial de formação do curso complementar de bombeiro de aeroporto é o seguinte:

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA (horas)	
Habilitação de condução para veículos de categoria “C”	De acordo com a legislação em vigor.	
SSLCI/OPG Aeródromos	Regulamentação aeroportuária	50
	Familiarização com o aeródromo	
	Familiarização com o plano de emergência do aeródromo	
	Comunicações	
	Psicossociologia do trabalho	
SSLCI/OPG Aeronaves	Familiarização com aeronaves	25
	Evacuação de aeronaves	
	Materiais compósitos	

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA		(horas)
SSLCI/OPG Veículos e Equipamentos	Veículos do SSLCI		50
	Equipamentos e ferramentas do SSLCI		
SSLCI/OPG Segurança Operacional	Segurança operacional do SSLCI		25
	Equipamentos de proteção individual e respiratória		
SSLCI/OPG Combate a Incêndios em Aeronaves	Agentes extintores e sua aplicação		50
	Matérias perigosas		
	Operações do SSLCI		
	Exercícios práticos em campos de treino específicos (inclui o mínimo de 15 horas de desempenho funcional em exercícios de fogo real em campo de treino aeronáutico)		
SSLCI/OPG Desencarceramento aeronáutico	Generalidades	Análise estatística de acidentes aeronáuticos	25
		Riscos presentes nos acidentes aeronáuticos	
	Aeronaves	Materiais - resistência	
		Materiais - comportamento ao corte	
		Sistemas de aeronaves	
		Estrutura de aeronaves	
	Equipamentos utilizados em aeronáutica	Equipamentos de corte	
		Equipamentos de arrombamento	
		Equipamentos para estabilização de aeronaves	
		Equipamentos para resgate de vítimas	

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA (horas)	
		Técnicas
	Exercícios práticos	Exercícios de abertura de acessos Exercícios de desencarceramento Exercícios de estabilização de aeronaves Exercícios de resgate de vítimas
SSLCI/OPG Exercícios Práticos	Exercícios práticos com o mínimo de 25 horas de desempenho funcional em exercícios de fogo real em campo de treino aeronáutico	
SSLCI/OPG <i>On Job Training</i>	Conteúdo a ser definido pelo operador, garantindo a adequabilidade ao aeródromo e à função a desempenhar	
As cargas horárias constantes da presente tabela são mínimas, podendo ser aumentadas.		
¹ A carga horária mínima do <i>on job training</i> é de 75 horas quando a formação é lecionada no aeroporto de destino do formando. ² A carga horária mínima do <i>on job training</i> é de 125 horas quando a formação não é lecionada no aeroporto de destino do formando.		

- 2- O curso mencionado no número anterior deve ser concluído no prazo máximo de 90 dias úteis, devendo a frequência do mesmo ser realizada de forma contínua.
- 3- Os conteúdos programáticos de cada unidade formativa devem ser direcionados para o desempenho da função de operador geral.
- 4- Aplica-se ao módulo de *On Job Training* o disposto no n.º 3 do artigo 12.º do presente anexo.
- 5- Podem frequentar o curso complementar de bombeiro de aeroporto os candidatos que:

- a) Possuam habilitação legal válida para o desempenho de funções de Bombeiro, desde que se encontrem integrados no quadro de comando ou ativo da corporação de bombeiros a que pertencem;
 - b) Tendo frequentado com aproveitamento a formação de operador de sistemas de assistência e socorros da Força Aérea Portuguesa, tenham desempenhado essa função durante um período mínimo efetivo de cinco anos, desde que não se encontrem em situação de inatividade funcional há mais de 10 anos.
- 4- Os candidatos mencionados na alínea b) do número anterior que se encontrem em situação de inatividade funcional há mais de 10 anos devem frequentar o curso mencionado no artigo 12.º do presente anexo.
- 5- Aplica-se à validade da formação obtida nos termos do presente artigo as seguintes normas:
- a) Os módulos frequentados com aproveitamento, no prazo mencionado no n.º 2, não têm validade;
 - b) Os módulos frequentados com aproveitamento, quando o formando não cumpra o prazo de conclusão da totalidade do programa formativo mencionado no n.º 2, têm validade de três anos.

Artigo 15.º

Reconhecimento de outras formações

Aplica-se ao reconhecimento de cursos equivalentes ao curso complementar de bombeiro de aeroporto, o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º do presente anexo.

CAPÍTULO II

Cursos de formação funcional

Artigo 16.º

Curso de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto

- 1- O referencial de formação do curso de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto é o seguinte:

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA (horas)	
SSLCI/CE Aeródromos	Regulamentação aeroportuária	25
	Familiarização com o aeródromo	
	Familiarização com o plano de emergência do aeródromo	
	Comunicações	
	Liderança operacional	
SSLCI/CE Aeronaves	Familiarização com aeronaves	25
	Evacuação de aeronaves	
	Materiais compósitos	
SSLCI/CE Veículos e Equipamentos	Veículos do SSLCI	25
	Equipamentos e ferramentas do SSLCI	
SSLCI/CE Segurança Operacional	Segurança operacional do SSLCI	25
	Equipamentos de proteção individual e respiratória	
SSLCI/CE Combate a Incêndios em Aeronaves	Agentes extintores e sua aplicação	50
	Matérias perigosas	
	Operações do SSLCI	
	Práticas diversas de desempenho funcional	
SSLCI/CE Exercícios Práticos	Exercícios práticos com o mínimo de 16 horas de desempenho funcional em exercícios de fogo real em campo de treino aeronáutico	25
SSLCI/CE <i>On Job Training</i> ¹	Conteúdo a ser definido pelo operador, garantindo a adequabilidade ao aeródromo e à função a desempenhar	25
As cargas horárias constantes da presente tabela são mínimas, podendo ser aumentadas.		
¹ Se o curso for lecionado no aeroporto de destino do formando não há lugar à frequência do presente módulo.		

- 2- O curso mencionado no número anterior deve ser concluído no prazo máximo de 90 dias úteis, devendo a frequência do mesmo ser realizada de forma contínua.
- 3- O desenvolvimento dos conteúdos programáticos de cada unidade formativa deve ter em consideração o aprofundamento das matérias lecionadas no curso de formação inicial, sendo direcionado para o desempenho de funções de chefia de equipa.
- 4- A frequência do módulo SSLCI/CE – *On job training* depende da conclusão com aproveitamento individual em todos os restantes módulos do curso de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto.
- 5- Na sequência do módulo de *On Job Training* segue-se uma fase de integração funcional composta por quatro serviços de turno.
- 6- No decurso da fase de integração funcional o formando deve ser acompanhado permanentemente por um tutor com a categoria funcional de chefe de equipa, podendo desempenhar funções operacionais apenas quando se encontrarem cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:
 - a) Encontrar-se integrado numa equipa com o mínimo de quatro elementos;
 - b) Ser o único formando integrado na equipa;
 - c) O tutor deve ser o chefe de equipa.
- 7- Podem frequentar o curso de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto os candidatos que:
 - a) Tenham frequentado com aproveitamento o curso de formação inicial de bombeiro de aeroporto ou o curso complementar de bombeiro de aeroporto;
 - b) Tenham exercido por um período mínimo efetivo e contínuo de dois anos a função de operador geral SSLCI, nos últimos cinco anos, podendo a ANAC, com base em requerimento devidamente fundamentado apresentado pelo candidato ou pelo operador de aeródromo onde o mesmo desempenha funções, conceder uma isenção ao cumprimento do disposto na presente alínea.
- 8- Aplica-se à validade da formação obtida nos termos do presente artigo as seguintes normas:
 - a) Os módulos frequentados com aproveitamento, no prazo de conclusão mencionado no n.º 2, não têm validade;

- b) Os módulos frequentados com aproveitamento, quando o formando não cumpra o prazo de conclusão da totalidade do programa formativo, têm validade de três anos;
- 9- Sendo o curso lecionado internamente pelo operador de aeródromo, aplicam-se as seguintes normas específicas à nomeação dos formadores:
- Devem possuir fundamentos curriculares adequados para poderem ser nomeados formadores de determinada matéria;
 - Devem possuir, no mínimo, cinco anos de experiência no exercício de funções nos meios de socorro de nível de SSLCI;
 - Devem ser nomeados pelo operador do aeródromo como formadores de um ou mais módulos respeitantes aos cursos de formação inicial, de formação funcional ou de formação de qualificação, de acordo com os seus fundamentos curriculares;
 - O operador do aeródromo deve comunicar à ANAC a nomeação dos formadores e dos respetivos fundamentos curriculares que presidiram à nomeação.

Artigo 17.º

Reconhecimento de outras formações

Aplica-se ao reconhecimento de cursos equivalentes ao curso de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto, o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º do presente anexo, com as necessárias adaptações.

Artigo 18.º

Curso de formação funcional de chefe de turno ou supervisor

- 1- O referencial de formação do curso de chefe de turno ou supervisor é o seguinte:

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA	
	(horas)	
SSLCI/CT-SUP Legislação e Regulamentação	Regulamentação	50
	Organização do SSLCI	
	Níveis de proteção	
	Segurança e saúde no trabalho	50
	Gestão de equipas	

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA (horas)	
SSLCI/CT-SUP Segurança Operacional	Investigação de acidentes	
SSLCI/CT-SUP Gestão de Emergências Aeroportuárias	Responsabilidades do chefe de turno ou supervisor (inclui a participação tutorada pelo CT-SUP em funções, em três exercícios à escala total, sendo um deles no aeródromo onde o formando desempenha funções e onde ele vai executar o pleno desempenho da função de CT-SUP)	50
	Organização das entidades presentes no teatro de operações	
	Estudo de casos	
SSLCI/CT-SUP Exercícios Práticos	Exercícios práticos com o mínimo de 16 horas de desempenho funcional em exercícios de fogo real em campo de treino aeronáutico; ou Exercícios simulados em plataforma digital	25
SSLCI/CT-SUP <i>On Job Training</i> ¹	Conteúdo a ser definido pelo operador, garantindo a adequabilidade ao aeródromo e à função a desempenhar	25
As cargas horárias constantes da presente tabela são mínimas, podendo ser aumentadas.		
¹ Se o curso for lecionado no aeroporto de destino do formando não há lugar à frequência do presente módulo.		

- 2- O curso mencionado no número anterior deve ser concluído no prazo máximo de 120 dias úteis, devendo a frequência do mesmo ser realizada de forma contínua.
- 3- O desenvolvimento dos conteúdos programáticos de cada unidade formativa deve ter em consideração que o presente curso se constitui como a base do conhecimento a ser

leccionado para as funções de coordenação e chefia, sendo direcionado para o desempenho de funções de chefia de turno ou supervisor.

- 4- A frequência do módulo SSLCI/CT-SUP – *On job training* depende da conclusão com aproveitamento individual em todos os restantes módulos do curso de chefe de turno ou supervisor.
- 5- Na sequência do módulo de *On Job Training* segue-se uma fase de integração funcional composta por quatro serviços de turno.
- 6- No decurso da fase de integração funcional, o formando deve ser acompanhado permanentemente por um tutor com a categoria funcional de chefe de turno ou supervisor, podendo desempenhar funções operacionais apenas quando se encontrarem cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:
 - a) Ser o único formando integrado no turno;
 - b) O tutor deve ser o chefe de turno ou supervisor do referido turno.
- 7- Podem frequentar o curso de chefe de turno ou supervisor os candidatos que:
 - a) Tenham frequentado com aproveitamento o curso funcional de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto;
 - b) Tenham exercido por um período mínimo efetivo e contínuo de dois anos a função de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto, nos últimos cinco anos, podendo a ANAC, com base em requerimento devidamente fundamentado apresentado pelo candidato ou pelo operador de aeródromo onde o mesmo desempenha funções, conceder uma isenção ao cumprimento do disposto na presente alínea.
- 8- Aplica-se à validade da formação obtida nos termos do presente artigo o disposto no n.º 8 do artigo 16.º do presente anexo.
- 9- Aplicam-se aos formadores do curso de chefe de turno ou supervisor o disposto no n.º 9 do artigo 16.º do presente anexo.

Artigo 19.º

Reconhecimento de outras formações

Aplica-se ao reconhecimento de cursos equivalentes ao curso de chefe de turno ou supervisor, o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º do presente anexo, com as necessárias adaptações.

Artigo 20.º

Curso de gestor de posto de comando móvel de aeroporto

- 1- O referencial de formação do curso de gestor de posto de comando móvel de aeroporto é o seguinte:

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CARGA HORÁRIA (horas)	
SSLCI/GPCM Legislação e Regulamentação	Regulamentação	50
	Organização do SSLCI	
	Níveis de proteção	
SSLCI/GPCM Segurança Operacional	Segurança e saúde no trabalho	50
	Gestão de equipas	
	Investigação de acidentes	
SSLCI/GPCM Gestão de Emergências Aeroportuárias	Responsabilidades do GPCM (inclui a participação tutelada pelo GPCM em funções, em três exercícios à escala total, sendo um deles no aeródromo onde o formando desempenha funções e onde vai executar o pleno desempenho da função de GPCM)	50
	Organização das entidades presentes no posto de comando móvel	
	Estudo de casos	
SSLCI/GPCM Exercícios Práticos	Exercícios práticos com o mínimo de 16 horas de desempenho funcional em exercícios de fogo real em campo de treino aeronáutico; ou Exercícios simulados em plataforma digital	25
As cargas horárias constantes da presente tabela são mínimas, podendo ser aumentadas.		

- 2- O curso mencionado no número anterior deve ser concluído no prazo máximo de 120 dias úteis, devendo a frequência do mesmo ser realizada de forma contínua.

- 3- O desenvolvimento dos conteúdos programáticos de cada unidade formativa deve ter em consideração o aprofundamento das matérias lecionadas no curso de formação funcional de chefe de turno ou supervisor, direcionado para o desempenho da função de GPCM de aeroporto.
- 4- A frequência do módulo SSLCI/GPCM – *On job training* depende da conclusão com aproveitamento individual em todos os restantes módulos do curso de GPCM de aeroporto.
- 5- Podem frequentar o curso de GPCM de aeroporto os candidatos que:
 - a) Tenham frequentado com aproveitamento o curso de chefe de turno ou supervisor de bombeiro de aeroporto;
 - b) Tenham exercido por um período mínimo efetivo e contínuo de cinco anos a função de chefe de turno ou supervisor de bombeiro de aeroporto, nos últimos oito anos, podendo a ANAC, com base em requerimento devidamente fundamentado apresentado pelo candidato ou pelo operador de aeródromo onde o mesmo desempenha funções, conceder uma isenção ao cumprimento do disposto na presente alínea.
- 6- Aplica-se à validade da formação obtida nos termos do presente artigo o disposto no n.º 8 do artigo 16.º do presente anexo.
- 7- Aplicam-se aos formadores do curso de GPCM de aeroporto o disposto no n.º 9 do artigo 16.º do presente anexo.

Artigo 21.º

Reconhecimento de outras formações

Aplica-se ao reconhecimento de cursos equivalentes ao curso de GPCM de aeroporto, o disposto no n.º 2 do artigo 13.º do presente anexo.

CAPÍTULO III

Módulos de qualificação

Artigo 22.º

Áreas de qualificação

- 1- As áreas de qualificação dividem-se em áreas de qualificação externa e interna, distinguindo-se pelo facto de terem entidades com responsabilidades institucionais diferenciadas, responsáveis pela sua certificação.
- 2- A área de qualificação externa abrange, entre outros considerados de interesse pelo operador do aeródromo, os módulos de desencarceramento e de socorrismo.
- 3- A área de qualificação interna abrange, entre outros considerados de interesse pelo operador do aeródromo, os módulos mencionados no n.º 6 do artigo 105.º.

Artigo 23.º

Requisitos específicos dos módulos de qualificação interna

- 1- Os conteúdos programáticos dos módulos de qualificação interna são desenvolvidos pelo operador do aeródromo, considerando a necessidade do seu ajustamento aos diferentes níveis funcionais.
- 2- Os conteúdos programáticos do módulo de plano de emergência destinados aos CT-SUP e GPCM devem prever a necessidade destes elementos participarem, no mínimo anualmente, como observadores da função que desempenham, num exercício à escala total.
- 3- A carga horária mínima de cada módulo de qualificação interna é de 25 horas.
- 4- Os módulos de qualificação interna, quando concluídos com aproveitamento, têm validade de três anos.
- 5- Aplicam-se à revalidação ou recertificação dos módulos de qualificação interna as seguintes normas:
 - a) Deve ser efetuada antes do final do prazo de validade do módulo de qualificação;
 - b) Excecionalmente, pode ser efetuada até aos três meses subsequentes ao final da validade do módulo de qualificação;
 - c) Ultrapassados os três meses referidos na alínea anterior sem que seja feita a revalidação ou recertificação do curso, é necessário voltar a frequentar de novo o módulo de qualificação em causa;
 - d) O referencial formativo, os respetivos conteúdos programáticos e as normas aplicáveis à realização, são as mesmas do módulo de qualificação em causa, seja para revalidação ou recertificação, bem como para renovação de um módulo já caducado.

- 6- Aplicam-se à nomeação dos formadores dos módulos de qualificação interna o disposto no n.º 9 do artigo 16.º do presente anexo.

Artigo 24.º

Qualificações externas

Os cursos ou módulos de qualificação inseridos em áreas de qualificação externa, seguem os respetivos referenciais de formação e as respetivas normas de certificação definidas pelas entidades legalmente competentes ou responsáveis pelos mesmos.

ANEXO III

(a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º)

Nível de SBSLCI em aeródromos

PARTE I

Requisitos gerais

Artigo 1.º

Reservas de agente extintor

- 1- As reservas de água, a disponibilizar fisicamente dentro do aeródromo, devem garantir no mínimo 100% das necessidades do reabastecimento total de todos os veículos de combate a incêndios ao serviço dos meios de socorro ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 2- Recomenda-se a existência de reservas de emulsor na quantidade de 100% sobre a capacidade total dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 3- Recomenda-se a existência de reservas de agente complementar na quantidade de 100% sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos

indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.

- 4- Recomenda-se a existência de reservas de agente propulsor na quantidade de 100% sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.

Artigo 2.º

Equipamento de proteção individual

- 1- O equipamento de proteção individual dos operacionais dos meios de socorro de nível de SBSLCI é composto pelos seguintes artigos:
 - a) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
 - b) Cógula;
 - c) Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;
 - d) Casaco de proteção ao fogo;
 - e) Calça de proteção ao fogo;
 - f) Luvas, resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
 - g) Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento.
- 2- O equipamento de proteção individual é de uso obrigatório, entre outras, nas seguintes situações:
 - a) Na resposta a incidentes;
 - b) Na resposta a acidentes;
 - c) Durante o período de prevenção.

- 3- Para aumentar a operacionalidade do serviço, e sempre que o operador de aeródromo o entenda, o equipamento de proteção individual pode ser usado parcial ou totalmente durante o período de alerta.
- 4- Para garantir o tempo de resposta, e sempre que o operador de aeródromo o entenda ou a ANAC o determine, o equipamento de proteção individual pode ser usado parcial ou totalmente durante o período de alerta.

Artigo 3.º

Equipamento de proteção respiratória

- 1- O equipamento de proteção respiratória em uso nos meios de socorro de nível de SBSLCI é do tipo ARICA.
- 2- O operador deve garantir a distribuição individual de uma peça facial compatível com o equipamento de proteção respiratória em uso, a todos os elementos do SBSLCI.
- 3- O equipamento de proteção respiratória dos operacionais, a ser distribuído individualmente a todos os nomeados para serviço de turno nos meios de socorro de nível de SBSLCI, é composto pelos seguintes artigos:
 - a) Um suporte dorsal com todos os elementos que o compõem;
 - b) Uma garrafa ou duas garrafas de serviço de acordo com o modelo do equipamento.
- 4- O operador de aeródromo deve garantir também o seguinte:
 - a) O teste à estanquicidade das peças faciais;
 - b) A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;
 - c) A capacidade de recarga ou substituição das garrafas em tempo útil, perante uma situação de emergência;
 - d) O teste hidrostático de todas as garrafas, de acordo com a regulamentação em vigor;
 - e) O controlo da qualidade do ar carregado;
 - f) A substituição do ar carregado a cada 90 dias;
 - g) O transporte de ARICA's em local próprio na cabina dos veículos, em número idêntico ao número de lugares ocupados nessa cabina.

Artigo 4.º

Tempo de resposta

- 1- O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBSLCI em aeródromos com pista deve observar o seguinte:
 - a) Não deve exceder dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - b) Recomenda-se como objetivo operacional que não sejam excedidos 1,5 minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - c) Recomenda-se que seja igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da área de movimento.
- 2- O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBSLCI em heliportos com plataformas de superfície deve observar o seguinte:
 - a) Deve ser igual ou inferior a dois minutos quando a plataforma está inserida num aeródromo com pista;
 - b) Deve ser igual ou inferior a dois minutos quando a plataforma está inserida num quartel de bombeiros;
 - c) Deve ser imediato, nas restantes situações.
- 3- O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBSLCI em heliportos com plataformas elevadas é imediato.

Artigo 5.º

Sistemas de comunicações e alerta

- 1- O aeródromo deve dispor de uma rede de comunicações rádio entre o SBSLCI e o serviço de tráfego aéreo ou de informação de voo, ligando, no mínimo, os seguintes pontos de rede:
 - a) O quartel de bombeiros ou as instalações dos meios de socorro;
 - b) O serviço de tráfego aéreo ou o serviço de informação de voo;
 - c) A posição ou posto avançado, quando aplicável;
 - d) As equipas de operacionais do SBSLCI;
 - e) Os veículos do SBSLCI, quando aplicável.

- 2- Recomenda-se que o aeródromo disponha de um sistema de alerta que possa ser acionado a partir das seguintes localizações, entre outras consideradas localmente de relevo:
 - a) Quartel de bombeiros ou as instalações dos meios de socorro;
 - b) Serviço de tráfego aéreo ou serviço de informação de voo;
 - c) Posição ou posto avançado, quando aplicável;
 - d) Operações aeroportuárias, quando aplicável.
- 3- Todas as comunicações rádio efetuadas entre o SBSLCI e o serviço de tráfego aéreo ou serviço de operações devem ser gravadas.
- 4- O disposto no número anterior não dispensa o cumprimento do regime jurídico constante da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

Artigo 6.º

Número de efetivos por turno

- 1- Num aeródromo com pista que adote meios de socorro de nível de SBSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a um dispositivo constituído por uma ambulância de socorro e um veículo de combate a incêndios em aeronaves é de:
 - a) Quatro operadores (um operador chefe de equipa SBSLCI, um operador motorista SBSLCI de pesados, um operador motorista SBSLCI de ligeiros e um operador geral SBSLCI);
 - b) Um Comandante de Operações de Socorro;
 - c) A nomeação deve prever a necessidade do turno dispor de dois operadores que possam desempenhar a função de operador motorista SBSLCI de pesados.
- 2- Num aeródromo com pista que adote meios de socorro de nível de SBSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a um dispositivo constituído por uma ambulância de socorro e um veículo adaptado ao combate a incêndios em aeronaves é de:

- a) Seis operadores (um operador chefe de equipa SBSLCI, um operador motorista SBSLCI de pesados, um operador motorista SBSLCI de ligeiros e três operadores gerais SBSLCI);
 - b) Um Comandante das Operações de Socorro;
 - c) A nomeação deve prever a necessidade do turno dispor de dois operadores que possam desempenhar a função de operador motorista SBSLCI de pesados.
- 3- Num aeródromo com pista que adote meios de socorro de nível de SBSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a um dispositivo constituído por uma ambulância de socorro, um veículo adaptado ao combate a incêndios em aeronaves e um veículo de apoio, designadamente um autotanque é de:
- a) Oito operadores (um operador chefe de equipa SBSLCI, dois operadores motoristas SBSLCI de pesados, um operador motorista SBSLCI de ligeiros e quatro operadores gerais SBSLCI);
 - b) Um Comandante das Operações de Socorro;
 - c) A nomeação deve prever a necessidade do turno dispor de três operadores que possam desempenhar a função de operador motorista SBSLCI de pesados.
- 4- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SBSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a um dispositivo constituído por uma ambulância de socorro e um veículo de combate a incêndios em aeronaves é de:
- a) Quatro operadores (um operador chefe de equipa SBSLCI, um operador motorista SBSLCI de pesados, um operador motorista SBSLCI de ligeiros e um operador geral SBSLCI);
 - b) Um Comandante de Operações de Socorro;
 - c) A nomeação deve prever a necessidade do turno dispor de dois operadores que possam desempenhar a função de operador motorista SBSLCI de pesados.
- 5- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SBSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a um dispositivo constituído por uma ambulância de socorro e um veículo adaptado ao combate a incêndios em aeronaves é de:

- a) Seis operadores (um operador chefe de equipa SBSLCI, um operador motorista SBSLCI de pesados, um operador motorista SBSLCI de ligeiros e três operadores gerais SBSLCI);
 - b) Um Comandante das Operações de Socorro;
 - c) A nomeação deve prever a necessidade do turno dispor de dois operadores que possam desempenhar a função de operador motorista SBSLCI de pesados.
- 6- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SBSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a um dispositivo constituído por uma ambulância de socorro, um veículo adaptado ao combate a incêndios em aeronaves e um veículo de apoio, designadamente um autotanque é de:
- a) Oito operadores (um operador chefe de equipa SBSLCI, dois operadores motoristas SBSLCI de pesados, um operador motorista SBSLCI de ligeiros e quatro operadores gerais SBSLCI);
 - b) Um Comandante das Operações de Socorro;
 - c) A nomeação deve prever a necessidade do turno dispor de três operadores que possam desempenhar a função de operador motorista SBSLCI de pesados.
- 7- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SBSLCI o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoio da atividade aérea com recurso a equipamentos fixos de extinção é de:
- a) Um operador geral SBSLCI;
 - b) Um Comandante das Operações de Socorro.
- 8- Os quantitativos de pessoal referenciado no presente artigo reportam-se exclusivamente ao número de operacionais a disponibilizar no imediato no teatro de operações após um alerta de emergência e que garantem a operacionalização dos meios de salvamento e luta contra incêndios imediatamente disponíveis no aeródromo para a primeira intervenção, pelo que devem ser imediatamente reforçados perante uma emergência e em função da sua tipologia.
- 9- Sempre que as condições previstas nos números anteriores não possam ser cumpridas, o operador deve promover, nos termos do presente regulamento, a alteração ou a

reclassificação da sua categoria de SLCI para o nível correspondente aos meios disponíveis.

Artigo 7.º

Estrutura funcional dos meios de socorro de nível de SBSLCI

O turno de serviço deve prever a existência dos seguintes níveis funcionais, conforme aplicável, com a formação técnica indicada no presente anexo:

- a) Operador chefe de equipa SBSLCI;
- b) Operador motorista SBSLCI;
- c) Operador geral SBSLCI.

Artigo 8.º

Plano de emergência do aeródromo

- 1- Os aeródromos que adotem meios de socorro correspondentes de nível de SBSLCI devem dispor de procedimentos de operacionalização do PEA, elaborados de acordo com a regulamentação em vigor.
- 2- A operacionalização do PEA deve prever a existência de um COE fixo.
- 3- Em aeródromos situados junto a zonas de difícil acesso, nomeadamente zonas aquáticas, pantanosas ou montanhosas, sobre as quais se situem corredores de aproximação ou de descolagem de aeronaves, a operacionalização do PEA deve prever a definição de procedimentos de resposta a emergências que aí possam ocorrer, bem como a avaliação e treino periódicos de tais procedimentos.
- 4- No teatro de operações deve ser prevista a necessidade de identificação dos elementos que exercem a função de chefe de turno ou supervisor, com recurso à utilização de coletes de cor diferenciada, relativamente a outros coletes que se encontrem presentes no local.

Artigo 9.º

Centro de operações de emergência

- 1- A operacionalização do PEA deve prever, a existência de um COE operacionalizado pelas seguintes entidades:

- a) Diretor do aeródromo;
 - b) Operador da aeronave;
 - c) Serviço de informação de voo (quando aplicável).
- 2- Compete ao COE a disponibilização da informação de âmbito aeronáutico necessária à operacionalização da resposta a uma situação de emergência.
- 3- O COE deve dispor de meios que permitam a comunicação com o Comandante das Operações de Socorro.

Artigo 10.º

Controlo da operacionalidade do SBSLCI

- 1- A ativação diária do SBSLCI está sujeita a um controlo de operacionalidade cuja responsabilidade é do Diretor do aeródromo.
- 2- O controlo de operacionalidade deve garantir os seguintes requisitos:
- a) O aeródromo deve dispor de uma listagem com a identificação dos veículos aprovados para utilização no apoio à atividade aérea e a forma como se combinam;
 - b) O aeródromo deve dispor de uma listagem com a identificação de todos os operacionais com capacidade técnica para o desempenho da função;
 - c) Para cada operacional identificado de acordo com a alínea anterior o aeródromo deve emitir um cartão de acesso ao lado ar;
 - d) Sempre que o SBSLCI seja ativado, o aeródromo deve verificar a identificação dos veículos a utilizar;
 - e) Sempre que o SBSLCI seja ativado, os operacionais devem identificar-se junto do aeródromo e receber o respetivo cartão de acesso;
 - f) Sempre que o SBSLCI seja desativado e os operacionais abandonem o aeródromo, os referidos cartões de acesso devem ser devolvidos.
- 3- Sempre que seja detetada qualquer desconformidade em relação ao disposto no presente regulamento e no respetivo manual de aeródromo, o Diretor de aeródromo deve informar a ANAC através de um endereço de *email* específico a disponibilizar para o efeito.

PARTE II

Requisitos específicos de aprovação de formação para o SBSLCI

CAPÍTULO I

Curso de formação inicial

Artigo 10.º

Curso de operador de serviço básico de salvamento e luta contra incêndios

1- O referencial de formação do curso de operador de SBSLCI é o seguinte:

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CONTEÚDOS / CARGA HORÁRIA (horas)		
SBSLCI/OPG Segurança Operacional	Aviação comercial	História da aviação	50
		A OACI	
		A Agência Europeia para a Segurança da Aviação	
		O Estado-Membro Portugal	
		Glossário	
	Aeródromos	Classificação dos aeródromos	
		Tipos de aeródromos	
		Sistemas de referência	
		Caraterização de um aeródromo	
	Familiarização com aeronaves de asa fixa	Classificação das aeronaves	
		Tipo de aeronaves	
		Principais partes constituintes	
		Principais materiais constituintes	
		Principais sistemas	
		Acessos	
	Familiarização com aeronaves de asa rotativa	Classificação das aeronaves	
Tipo de aeronaves			
Principais partes constituintes			
Principais materiais constituintes			

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CONTEÚDOS / CARGA HORÁRIA (horas)	
		Principais sistemas
		Acessos
	Meios de Socorro	Generalidades
		Níveis de proteção e categorias de SLCI
		Agentes extintores
		Equipamentos
		Equipamentos fixos de extinção
		Tempo de resposta
		Acessos de emergência
		Instalações
		Comunicações e alerta
		Veículos
		Recursos humanos
		Operacionalização do PEA
		Registos
	Veículos de combate a incêndios em utilização nos aeródromos	Inspeção diária do veículo
		Identificação dos sistemas de extinção instalados (normal e de recurso)
		Utilização dos sistemas de extinção instalados
		Atribuição de lugares na cabina
	Salvamento e desencarceramento em aeronaves	Técnicas de utilização de equipamentos de desencarceramento

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CONTEÚDOS / CARGA HORÁRIA (horas)	
		Técnicas de estabilização de aeronaves
	Segurança operacional	Inspeção de serviço
		Técnicas e condutas operacionais
		Riscos associados a aeronaves
	Operações	Emergências em voo
		Emergências em terra
		Acidentes de baixo impacto
		Acidentes de alto impacto
		Procedimentos de resposta
		Planeamento da resposta
	Aeronaves de asa fixa que utilizam o aeródromo	Generalidade
		Fontes de ignição de maior risco
		Posicionamento otimizado
		Áreas de segurança
		Imobilização da aeronave
		Acessos normais
		Acessos de emergência
Áreas de corte		
Cadeiras e cintos		
Desativação do <i>cockpit</i>		
Equipamento de socorro a bordo		
	Outros procedimentos	
	Generalidades	

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CONTEÚDOS / CARGA HORÁRIA (horas)	
	Aeronaves de asa rotativa que utilizam o aeródromo	Aeronaves que utilizam o aeródromo
		Fontes de ignição de maior risco
		Posicionamento otimizado
		Áreas de segurança
		Imobilização da aeronave
		Acessos normais
		Acessos de emergência
		Áreas de corte
		Cadeiras e cintos
		Desativação do <i>cockpit</i>
		Equipamento de socorro a bordo
	Outros procedimentos	
	Exercícios de maquete	Ações simuladas de aplicação de procedimentos operacionais em resposta a emergências tipo
	Ações práticas simuladas	Procedimentos operacionais em resposta a emergências tipo
Ações práticas reais	Combate a incêndios com viatura e montagem de equipamento de produção de espuma, perante fogo real	
Visita de estudo	Visita a hangar de manutenção de aeronaves	
	Visita a meios de socorro de nível de SSLCI	

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CONTEÚDOS / CARGA HORÁRIA (horas)		
SBSLCI/OPG Condução Defensiva em Aeródromos	Mecânica de veículos e cadeia cinemática	Veículo 4x4, 6x6, 8x8	16
		Chassis	
		Suspensão	
		Motor	
		Turbo	
		Intercooler	
		Cadeia cinemática	
	Controlo dinâmico e operacional	Veículo	
		Posição de condução	
	Comportamento dinâmico do veículo	Dinâmica de travagem	
		ABS	
		ESP	
		Geometria da curva	
		Força centrífuga	
		Hidroplanagem	
	Condução defensiva	Conceito de condução defensiva	
		Distâncias de segurança	
		Técnicas defensivas	
	Controlo e manutenção	Verificações técnicas diárias	
	Procedimentos específicos aplicáveis à condução em aeródromos	Tipos de formação em aproximação	
Responsabilidade das tripulações na aproximação			
Outros riscos associados			
Exercícios	Exercícios práticos de condução		

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA / CONTEÚDOS / CARGA HORÁRIA (horas)
As cargas horárias constantes da presente tabela são mínimas, podendo ser aumentadas.	

- 2- O curso mencionado no número anterior deve ser concluído no prazo máximo de 40 dias úteis, devendo a frequência do mesmo ser realizada de forma contínua.
- 3- Na realização do curso mencionado no n.º 1 deve ser observado o seguinte:
- a) As ações simuladas de exercícios em aeronaves devem ser executadas, preferencialmente, com o modelo de aeronave de asa fixa e rotativa com que os formandos vão operar;
 - b) Devem ser realizados exercícios de maquete com miniaturas de:
 - i) Veículos de combate a incêndios com características aeroportuárias;
 - ii) Veículos de combate a incêndios sem características aeroportuárias;
 - iii) Veículos generalistas com características aeroportuárias;
 - iv) Aeronaves comerciais de asa fixa e rotativa; e
 - v) Aeronaves militares de asa fixa e rotativa.
 - c) Devem ser realizadas práticas reais desenvolvidas em campo de treino com características específicas para a utilização de fogo real e com utilização mínima de:
 - i) Um veículo de combate a incêndios (preferencialmente o que é utilizado para apoiar a atividade aérea do aeródromo);
 - ii) Um extintor de pó químico ABC de 50 kg, por ação de fogo real;
 - iii) 15 Litros de emulsor para produção de espuma, por formando e por ação de fogo real;
 - iv) 100 Litros de combustível (gasóleo) para queima, por ação de fogo real;
 - v) 20 Litros de combustível (gasolina) para queima, por ação de fogo real;
 - vi) Cinco veículos ligeiros em fim de vida (no mínimo, um deles com 9 lugares).
 - d) Devem ser realizadas práticas de condução executadas com os veículos com que os formandos vão operar no aeródromo.

- 4- O desenvolvimento dos conteúdos programáticos de cada unidade formativa deve ter em consideração que o presente curso se constitui como a base do conhecimento técnico, devendo ser direcionado para o desempenho da função de operador de SBSLCI.
- 5- Podem frequentar o curso de operador de SBSLCI os candidatos que:
 - a) Possuam habilitação legal válida para o desempenho das funções de Bombeiro, desde que se encontrem integrados no quadro de comando ou ativo de um corpo de bombeiros;
 - b) Tenham um curso de desencarceramento certificado por entidade legalmente habilitada para o efeito, desde que o mesmo tenha uma carga horária mínima de 35 horas;
 - c) Tenham um curso de socorrismo válido.
- 6- Aplica-se à validade da formação obtida nos termos do presente artigo as seguintes normas:
 - a) O módulo de segurança operacional, desde que frequentado com aproveitamento no prazo mencionado no n.º 2, tem três anos de validade;
 - b) O módulo de condução defensiva em aeródromos é válido por tempo indeterminado.
- 7- Aplica-se à revalidação ou recertificação do módulo de segurança operacional do curso de operador de SBSLCI as seguintes normas:
 - a) Deve ser efetuada antes do final do prazo de validade do curso;
 - b) Excecionalmente, pode ser efetuada até aos três meses subsequentes ao final da validade do curso;
 - c) Ultrapassados os três meses referidos na alínea anterior sem que seja feita a revalidação ou recertificação do módulo, é necessário voltar a frequentar de novo o módulo de segurança operacional do curso de formação inicial de operador de SBSLCI;
 - d) O referencial formativo, os respetivos conteúdos programáticos e as normas aplicáveis à realização, são as mesmas do módulo em causa, com exceção da carga horária;
 - e) A carga horária mínima aplicável à revalidação ou recertificação é de 30 horas, onde se incluem as seguintes sessões práticas:

- i)* 10 Horas de formação científico-tecnológica (teórica);
 - ii)* Quatro horas de veículos de combate a incêndios em utilização nos aeródromos;
 - iii)* Duas horas de exercícios de maquete;
 - iv)* Quatro horas de desencarceramento aeronáutico em aeronaves;
 - v)* Oito horas de práticas simuladas;
 - vi)* Três horas de avaliação (exercício final com fogo real);
 - vii)* Concretização do desenvolvimento das ações mencionadas nas alíneas anteriores com os mesmos meios da formação inicial.
- 8- Aplica-se aos formadores do módulo de segurança operacional o seguinte:
- a) Devem cumprir os requisitos impostos pela entidade formadora;
 - b) Devem comprovar ter desempenhado funções de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto ou chefe de turno ou supervisor em serviço de nível de SSLCI por um período mínimo de 15 anos ou, no caso de as funções se reportarem a operador geral SSLCI, de 20 anos.

Artigo 11.º

Reconhecimento de outras formações

Aplica-se ao reconhecimento de cursos equivalentes ao curso de operador de SBSLCI o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º do Anexo II.

CAPÍTULO II

Formação de qualificação

Artigo 12.º

Módulos de qualificação interna

- 1- O desenvolvimento dos conteúdos programáticos compete ao operador do aeródromo, que deve ter em consideração a necessidade do seu ajustamento aos diferentes níveis funcionais.
- 2- A carga horária mínima de cada módulo de qualificação interna é de 25 horas.
- 3- Os módulos de qualificação interna frequentados com aproveitamento têm validade de três anos.

- 4- Aplica-se à revalidação ou recertificação dos módulos de qualificação interna o disposto no n.º 5 do artigo 23.º do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
- 5- Aplicam-se à nomeação dos formadores dos módulos de qualificação interna o disposto no n.º 9 do artigo 16.º do Anexo II.

Artigo 13.º

Qualificações externas

Aplicam-se aos cursos ou módulos de qualificação inseridos em áreas de qualificação externa o disposto no artigo 24.º do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

ANEXO IV

(a que se refere a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º)

Nível de SBA em aeródromos

PARTE I

Requisitos gerais

Artigo 1.º

Reservas de agente extintor

- 1- As reservas de água, a disponibilizar fisicamente dentro do aeródromo, devem garantir no mínimo 100% das necessidades do reabastecimento total de todos os veículos de combate a incêndios ao serviço dos meios de socorro ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 2- Recomenda-se a existência de reservas de emulsor na quantidade de 100% sobre a capacidade total dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.
- 3- Recomenda-se a existência de reservas de agente complementar na quantidade de 100% sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que

asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.

- 4- Recomenda-se a existência de reservas de agente propulsor na quantidade de 100% sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.

Artigo 2.º

Equipamento de proteção individual

- 1- Nos aeródromos que adotam meios de socorro de nível de SBA com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço o equipamento de proteção individual é composto pelos seguintes artigos:
 - a) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
 - b) Cógula;
 - c) Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;
 - d) Casaco de proteção ao fogo;
 - e) Calça de proteção ao fogo;
 - f) Luvas, resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
 - g) Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento.
- 2- Nos aeródromos que adotam meios de socorro de nível de SBA sem operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço o equipamento de proteção individual é composto pelos seguintes artigos:
 - a) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;

- b) Cógula;
 - c) Casaco de proteção ao fogo;
 - d) Luvas, resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes.
- 3- Nos aeródromos que adotam meios de socorro de nível de SBA sem operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, recomenda-se a utilização dos seguintes artigos de equipamento de proteção individual:
- a) Calça de proteção ao fogo;
 - b) Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento;
 - c) Sempre que não sejam disponibilizados os artigos mencionados nas alíneas anteriores, os operadores nomeados para serviço de turno devem considerar a utilização de vestuário e calçado que seja o mais adequado possível à sua autoproteção.
- 4- O equipamento de proteção individual é de uso obrigatório, entre outras, nas seguintes situações:
- a) Na resposta a incidentes;
 - b) Na resposta a acidentes;
 - c) Durante o período de prevenção (apenas para serviços com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço).
- 5- Para aumentar a operacionalidade do serviço, e sempre que o operador de aeródromo o entenda, o equipamento de proteção individual pode ser utilizado parcial ou totalmente durante o período de alerta.
- 6- Para garantir o tempo de resposta, e sempre que o operador de aeródromo o entenda ou a ANAC o determine, o equipamento de proteção individual pode ser usado parcial ou totalmente durante o período de alerta.

Artigo 3.º

Equipamento de proteção respiratória

- 1- O equipamento de proteção respiratória em uso nos meios de socorro de nível de SBA pode ser de dois tipos:

- a) ARICA; ou
 - b) AFPFC.
- 2- Os meios de socorro de nível de SBA que adotem proteção respiratória do tipo ARICA devem distribuir um equipamento a cada operador nomeado para serviço de turno, de acordo com o seguinte:
- a) Um suporte dorsal com todos os elementos que o compõem;
 - b) Uma garrafa ou duas garrafas de serviço de acordo com o modelo do equipamento.
- 3- Os meios de socorro de nível de SBA que adotem proteção respiratória do tipo AFPFC devem distribuir um equipamento a cada operador nomeado para serviço de turno, de acordo com o seguinte:
- a) Uma peça facial;
 - b) Um elemento filtrante adequado à peça facial distribuída.
- 4- Independentemente do tipo de equipamento de proteção respiratória em uso, e em função do aplicável, o operador do aeródromo deve garantir:
- a) O teste à estanquicidade das peças faciais;
 - b) A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;
 - c) A capacidade de recarga ou substituição das garrafas ou dos elementos filtrantes em tempo útil, perante uma situação de emergência;
 - d) O teste hidrostático de todas as garrafas, de acordo com a regulamentação em vigor, para os ARICA's;
 - e) O controlo da qualidade do ar carregado;
 - f) A substituição do ar carregado a cada 90 dias;
 - g) O transporte dos equipamentos em local próprio na cabina dos veículos, em número idêntico ao número de lugares disponibilizados nessa cabina;
 - h) O transporte de ARICA's em local próprio na cabina dos veículos, em número idêntico ao número de lugares ocupados nessa cabina.

Artigo 4.º

Tempo de resposta

- 1- Em aeródromos com pista o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBA com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço deve observar o seguinte:
 - a) É igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - b) Tem como objetivo operacional não exceder 1,5 minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - c) Recomenda-se que seja igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da área de movimento.
- 2- Em heliportos com plataformas de superfície o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBA com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço deve observar o seguinte:
 - a) É igual ou inferior a dois minutos quando a plataforma está inserida num aeródromo com pista;
 - b) É igual ou inferior a dois minutos quando a plataforma está inserida num quartel de bombeiros;
 - c) É imediato, nas restantes situações.
- 3- Em heliportos elevados o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBA com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, é imediato.
- 4- Em aeródromos com pista o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço deve observar o seguinte:
 - a) É igual ou inferior a três minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - b) Tem como objetivo operacional não exceder dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - c) Recomenda-se que seja igual ou inferior a três minutos para qualquer ponto da área de movimento.

- 5- Em heliportos com plataformas de superfície o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço deve observar o seguinte:
 - a) É igual ou inferior a três minutos quando a plataforma está inserida num aeródromo com pista;
 - b) É igual ou inferior a três minutos quando a plataforma está inserida num quartel de bombeiros;
 - c) É imediato, nas restantes situações.
- 6- Em heliportos elevados o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, é imediato.

Artigo 5.º

Sistemas de comunicações e alerta

- 1- Nos aeródromos que disponham de serviço de informação de voo e adotem meios de socorro de nível de SBA com operadores com regime de exclusividade é obrigatória a disponibilização de uma rede de comunicações rádio entre o SBA e o serviço de informação de voo, ligando, no mínimo, os seguintes pontos de rede:
 - a) O quartel de bombeiros ou as instalações dos meios de socorro;
 - b) O serviço de informação de voo;
 - c) O serviço de operações aeroportuárias (quando aplicável);
 - d) As equipas de operadores do SBA;
 - e) Os veículos do SBA, quando aplicável;
 - f) Os serviços institucionais de socorro, externos ao aeródromo.
- 2- Nos aeródromos que disponham de serviço de informação de voo e adotem meios de socorro de nível de SBA com operadores sem regime de exclusividade é obrigatória a disponibilização de uma rede de comunicações rádio entre o SBA e o serviço de informação de voo, ligando, no mínimo, os seguintes pontos de rede:
 - a) Individualmente os operadores de SBA nomeados para serviço de turno;
 - b) O serviço de informação de voo;
 - c) O serviço de operações aeroportuárias (quando aplicável);

- d) Os veículos do SBA, quando aplicável;
 - e) Os serviços institucionais de socorro, externos ao aeródromo.
- 3- Nos aeródromos que não disponham de serviço de informação de voo e adotem meios de socorro de nível de SBA com operadores com regime de exclusividade é obrigatória a disponibilização de uma rede de comunicações ligando, no mínimo, os seguintes pontos de rede:
- a) O quartel de bombeiros ou as instalações dos meios de socorro;
 - b) O serviço de operações aeroportuárias (quando aplicável);
 - c) As equipas de operadores do SBA;
 - d) Os veículos do SBA, quando aplicável;
 - e) Os serviços institucionais de socorro, externos ao aeródromo.
- 4- Nos aeródromos que não disponham de serviço de informação de voo e adotem meios de socorro de nível de SBA com operadores sem regime de exclusividade é obrigatória a disponibilização de uma rede de comunicações ligando, no mínimo, os seguintes pontos de rede:
- a) Individualmente os operadores de SBA nomeados para serviço de turno;
 - b) O serviço de operações aeroportuárias (quando aplicável);
 - c) Os veículos do SBA, quando aplicável;
 - d) Os serviços institucionais de socorro, externos ao aeródromo.
- 5- Nos aeródromos que disponham de serviço de informação de voo todas as comunicações rádio efetuadas entre o SBA e o serviço de informação de voo devem ser gravadas.
- 6- O disposto no número anterior não dispensa o cumprimento do regime jurídico constante da Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

Artigo 6.º

Número de efetivos por turno

- 1- Num aeródromo com pista que adote meios de socorro de nível de SBA, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
- a) Dois operadores (um operador chefe de equipa SBA e um operador motorista);

- b) Um coordenador.
- 2- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SBA e que apoie a atividade aérea com recurso a equipamentos fixos de extinção o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Dois operadores (um operador chefe de equipa SBA e um operador geral SBA);
 - b) Um coordenador.
- 3- Num heliporto que adote meios de socorro de nível de SBA e que apoie a atividade aérea com recurso a veículos de combate a incêndios o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço é o seguinte:
 - a) Dois operadores (um operador chefe de equipa SBA e um operador motorista SBA);
 - b) Um coordenador.
- 4- Os quantitativos de pessoal referenciado no presente artigo reportam-se exclusivamente ao número de operacionais a disponibilizar no imediato no teatro de operações após um alerta de emergência e que garantem a operacionalização dos meios de salvamento e luta contra incêndios imediatamente disponíveis no aeródromo para a primeira intervenção, pelo que devem ser imediatamente reforçados perante uma emergência e em função da sua tipologia.
- 5- Sempre que as condições previstas nos números anteriores não possam ser cumpridas, o operador deve promover, nos termos do presente regulamento, a alteração ou a reclassificação da sua categoria de SLCI para o nível correspondente aos meios disponíveis.

Artigo 7.º

Estrutura funcional dos meios de socorro de nível de SBA

O turno de serviço deve prever a existência dos seguintes níveis funcionais, conforme aplicável, com a formação técnica indicada no presente anexo:

- a) Coordenador;
- b) Operador chefe de equipa SBA;
- c) Operador motorista SBA;
- d) Operador geral SBA.

Artigo 8.º

Plano de emergência do aeródromo

- 1- Os aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SBA devem dispor de procedimentos de operacionalização do PEA, elaborados de acordo com a regulamentação em vigor.
- 2- A operacionalização do PEA deve prever a existência de um COE fixo.
- 3- Em aeródromos situados junto a zonas de difícil acesso, nomeadamente zonas aquáticas, pantanosas ou montanhosas, sobre as quais se situem corredores de aproximação ou de descolagem de aeronaves, a operacionalização do PEA deve prever a definição de procedimentos de resposta a emergências que aí possam ocorrer, bem como a avaliação e treino periódicos de tais procedimentos.

Artigo 9.º

Centro de operações de emergência

- 1- A operacionalização do PEA deve prever a existência de um COE operacionalizado pelas seguintes entidades:
 - a) Diretor do aeródromo;
 - b) Operador da aeronave;
 - c) Serviço de informação de voo (quando aplicável).
- 2- Compete ao COE a disponibilização da informação de âmbito aeronáutico necessária à operacionalização da resposta a uma situação de emergência.
- 3- O COE deve dispor de meios que permitam a comunicação com:
 - a) O coordenador quando esta função não seja desempenhada pelo Diretor do aeródromo;
 - b) O chefe de equipa do SBA quando a função de coordenador seja desempenhada pelo Diretor do aeródromo.

PARTE II

Requisitos específicos de aprovação de formação para o SBA

CAPÍTULO I

Curso de formação inicial

Artigo 10.º

Curso de operador de serviço de brigadas de aeródromo

1- O referencial de formação do curso de operador de SBA é o seguinte:

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA/CONTEÚDOS/CARGA HORÁRIA (horas)		
SBA/OPG - Segurança Operacional	Aeronaves	Enquadramento legislativo	7
		Regulamento da ANAC aplicável aos meios de SLCI em aeródromos	
		Noções gerais de aeronaves	
		Noções gerais de agentes extintores	
		Noções gerais de técnicas de extinção	
	Operações	Prontidão operacional	
		Procedimentos de segurança	
		Plano de emergência	
		Causas mais comuns de emergências	
		Intervenção	
Visita de estudo	Contato com aeronave de asa fixa e de asa rotativa (preferencialmente igual(ais) à(s) do aeródromo de origem do formando)		
Avaliação	Teste teórico		
Observação: A carga horária inclui o mínimo de duas horas de visita de estudo.			
SBA/OPG - Salvamento e Luta Contra Incêndios	Agentes extintores	Fenomenologia da combustão	14
		Agentes extintores	
		Extintores	
	Salvamento e desencarceramento	Técnicas de salvamento e desencarceramento	
	Equipamentos	Ferramentas manuais	
	Segurança	Segurança e proteção individual	
	Combate a incêndios	Redes de incêndios	
Combate a incêndios			

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA/CONTEÚDOS/CARGA HORÁRIA (horas)		
	Exercícios práticos	Exercícios de extinção de fogo	
	Avaliação	Teste teórico	
		Teste prático	
	<p>Observação: A carga horária inclui o mínimo de oito horas de práticas reais divididas da forma seguinte: três horas de ações de combate a fogos com extintores, perante fogo real; Duas horas de ações de utilização do machado force/Pry Axe e corta-cintos; Duas horas de ações de combate a incêndios com linhas de mangueiras e equipamento de produção de espuma, perante fogo real; Uma hora de exercício final de combate a incêndios em aeronave, com utilização combinada de pó químico seco e espuma, perante fogo real (em modelo); Uma hora de avaliação teórica e duas horas de avaliação prática.</p>		
SBA/OPG - Primeiros Socorros	Sistema integrado de emergência médica	As fases do SIEM	
		Os intervenientes no sistema	
	Exame da vítima	Exame primário	
		Exame secundário	
	Suporte básico de vida	A cadeia de sobrevivência	
		Algoritmos para a paragem cardiorrespiratória	
		Algoritmos para a obstrução da via aérea	
		Posição lateral de segurança	
	Controlo de hemorragias	Classificação quanto à origem	
		Classificação quanto à localização	
		Sinais e sintomas	
		Atuação	
	Choque hipovolémico	Choque hipovolémico	
	Lesões da pele	Lesões fechadas	
Lesões abertas			
Outro tipo de lesões			
Queimaduras			
			21

MÓDULO	UNIDADE FORMATIVA/CONTEÚDOS/CARGA HORÁRIA (horas)	
	Fraturas	Classificação
		Sinais e sintomas
		Atuação
	Emergências médicas	Perda súbita de conhecimento
		Acidente vascular cerebral
		Dor torácica
		Diabetes
		Dificuldade respiratória
		Convulsão
	Intoxicações	Tipos de intoxicação
		Medidas de prevenção
		Procedimentos
	Traumatismos crânio encefálicos e vértebro medulares	Traumatismo crânio encefálico
		Traumatismo vértebro medular
		Técnicas de remoção de vítimas com suspeita de lesão vértebro medular
	Avaliação	Teste teórico
		Teste prático
Observação: A carga horária inclui o mínimo de 11 horas de práticas simuladas.		
As cargas horárias constantes da presente tabela são mínimas, podendo ser aumentadas. O presente curso é de realização modular.		

2- Na realização do módulo de segurança operacional deve ser observado o seguinte:

- a) As ações simuladas de exercícios em aeronaves devem ser executadas, preferencialmente, com o modelo de aeronave de asa fixa com que os formandos vão operar;
- b) As ações simuladas de exercícios em aeronaves devem ser executadas, preferencialmente, com o modelo de helicóptero com que os formandos vão operar;

- c) Devem ser realizados exercícios de maquete que implicam a utilização mínima de miniaturas de:
 - i)* Veículos de combate a incêndios com características aeroportuárias;
 - ii)* Veículos de combate a incêndios sem características aeroportuárias;
 - iii)* Veículos generalistas com características aeroportuárias;
 - iv)* Aeronaves comerciais de asa fixa e rotativa;
 - v)* Aeronaves militares de asa fixa e rotativa.
 - d) Devem ser realizadas práticas reais desenvolvidas em campo de treino com características específicas para a utilização de fogo real e com utilização mínima de:
 - i)* Um veículo de combate a incêndios (preferencialmente o que é utilizado para apoiar a atividade aérea do aeródromo);
 - ii)* Um extintor de pó químico ABC de 50 kg, por ação de fogo real;
 - iii)* 15 Litros de emulsor para produção de espuma, por formando e por ação de fogo real;
 - iv)* 100 Litros de combustível (gasóleo) para queima, por ação de fogo real;
 - v)* 20 Litros de combustível (gasolina) para queima, por ação de fogo real.
- 3- Na realização do módulo de primeiros socorros devem ser efetuadas práticas simuladas, desenvolvidas com recurso a um manequim por cada quatro formandos.
- 4- O desenvolvimento dos conteúdos programáticos deve ter em consideração que o presente curso se constitui como a base do conhecimento, devendo ser direcionado para o desempenho da função de operador de SBA.
- 5- Os módulos de segurança operacional e salvamento e luta contra incêndios, quando frequentados com aproveitamento, têm um prazo de validade de três anos, enquanto o módulo de primeiros socorros tem a validade estabelecida pela respetiva entidade formadora.
- 6- Aplica-se à revalidação ou recertificação dos módulos de segurança operacional e de salvamento e luta contra incêndios as seguintes normas:
- a) Deve ser efetuada antes do final do prazo de validade do módulo em causa;
 - b) Excecionalmente, pode ser efetuada até aos três meses subsequentes ao final da validade do respetivo módulo;

- c) Ultrapassados os três meses referidos na alínea anterior sem que seja feita a revalidação ou recertificação, é necessário voltar a frequentar de novo o módulo de formação inicial;
 - d) O referencial formativo, os respetivos conteúdos programáticos e as normas aplicáveis à realização, são as mesmas dos módulos em causa, com exceção da carga horária;
 - e) A carga horária mínima aplicável à revalidação ou recertificação do módulo de segurança operacional é de quatro horas, onde se incluem uma hora e trinta minutos de visita de estudo;
 - f) A carga horária mínima aplicável à revalidação ou recertificação do módulo de salvamento e luta contra incêndios é de sete horas, onde se incluem duas horas de exercícios práticos de extinção de fogo;
 - g) As ações de revalidação ou recertificação devem ser desenvolvidas com os mesmos meios da formação inicial.
- 7- A revalidação ou recertificação do módulo de primeiros socorros é efetuada de acordo com os requisitos estabelecidos pela respetiva entidade formadora.
- 8- Aplica-se aos formadores do módulo de segurança operacional o seguinte:
- a) Devem cumprir os requisitos impostos pela entidade formadora;
 - b) Devem comprovar ter desempenhado funções de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto ou chefe de turno ou supervisor em serviço de nível de SSLCI por um período mínimo de 15 anos ou, no caso de as funções se reportarem a operador geral SSLCI, de 20 anos.
- 7- Aplica-se aos formadores do módulo de salvamento e luta contra incêndios o seguinte:
- a) Devem cumprir os requisitos impostos pela entidade formadora;
 - b) Devem comprovar ter desempenhado funções de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto ou chefe de turno ou supervisor em serviço de nível de SSLCI por um período mínimo de cinco anos ou, no caso de as funções se reportarem a operador geral SSLCI, de 10 anos; ou
 - c) Ser detentor de habilitação legal para o exercício de funções de bombeiro e ter desempenho comprovado de tais funções por um período mínimo de 10 anos.

CAPÍTULO II

Formação de qualificação

Artigo 11.º

Módulos de qualificação interna

Aplica-se aos módulos de qualificação interna do nível de SBA o disposto no artigo 12.º do Anexo III ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

Artigo 12.º

Qualificações externas

Aplicam-se aos cursos ou módulos de qualificação inseridos em áreas de qualificação externa o disposto no artigo 24.º do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

ANEXO V

(a que se refere a alínea d) do n.º 1 do artigo 6.º)

Nível de SEA em aeródromos

PARTE I

Requisitos gerais

Artigo 1.º

Reservas de agente extintor

- 1- Em aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA e cuja atividade aérea seja apoiada exclusivamente com recurso a extintores, recomenda-se a existência de um extintor de pó químico seco de reserva com capacidade não inferior a 25 kg.
- 2- Em aeródromos que disponham de meios de socorro correspondentes ao nível de SEA e cuja atividade aérea seja apoiada com veículos de combate a incêndios ou equipamentos fixos de extinção recomenda-se:
 - a) A existência de reservas de água, fisicamente disponíveis dentro do aeródromo, que garantam no mínimo 100% das necessidades do reabastecimento total de todos os veículos de combate a incêndios ao serviço dos meios de socorro ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao

- presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção;
- b) A existência de reservas de emulsor na quantidade de 100% sobre a capacidade total dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção;
 - c) A existência de reservas de agente complementar na quantidade de 100% sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção;
 - d) A existência de reservas de agente propulsor na quantidade de 100% sobre a capacidade dos veículos mais exigentes disponíveis no aeródromo e que asseguram a respetiva categoria de SLCI ou, em alternativa, sobre os quantitativos indicados na tabela constante do n.º 2 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a equipamentos fixos de extinção.

Artigo 2.º

Equipamento de proteção individual

- 1- Em aeródromos que adotam meios de socorro com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, o equipamento de proteção individual dos operacionais dos meios de socorro de nível de SEA é composto pelos seguintes artigos:
 - a) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
 - b) Cógula;
 - c) Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;

- d) Casaco de proteção ao fogo;
 - e) Calça de proteção ao fogo;
 - f) Luvas, resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
 - g) Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento.
- 2- Em aeródromos que adotam meios de socorro com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, o equipamento de proteção individual dos operacionais dos meios de socorro de nível de SEA é composto por luvas resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes.
- 3- Recomenda-se que em aeródromos que adotam meios de socorro com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, o equipamento de proteção individual dos operacionais dos meios de socorro de nível de SEA disponha também dos seguintes artigos:
- a) Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
 - b) Cógula;
 - c) Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;
 - d) Casaco de proteção ao fogo;
 - e) Calça de proteção ao fogo;
 - f) Botas, com sola resistente ao calor, ao combustível, a ácidos, a objetos perfurantes e ao esmagamento.
- 4- Sempre que não sejam disponibilizados os artigos mencionados nas alíneas dos números anteriores, os operadores nomeados para serviço de turno devem considerar a utilização de vestuário e calçado que seja o mais adequado possível à sua autoproteção.
- 5- O equipamento de proteção individual é de uso obrigatório, entre outras, nas seguintes situações:
- a) Na resposta a incidentes;
 - b) Na resposta a acidentes;

- c) Durante o período de prevenção (apenas para serviços com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço).
- 6- Para aumentar a operacionalidade do serviço, e sempre que o operador de aeródromo o entenda, o equipamento de proteção individual pode ser utilizado parcial ou totalmente durante o período de alerta.
- 7- Em aeródromos que adotam meios de socorro com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço para garantir o tempo de resposta, e sempre que o operador de aeródromo o entenda ou a ANAC o determine, o equipamento de proteção individual pode ser usado parcial ou totalmente durante o período de alerta.

Artigo 3.º

Equipamento de proteção respiratória

- 1- A disponibilização de equipamento de proteção respiratória em meios de socorro de nível de SEA não é obrigatória, mas por opção pode ser de dois tipos:
 - a) ARICA;
 - b) AFPFC.
- 2- Os meios de socorro de nível de SEA que adotem proteção respiratória do tipo ARICA devem distribuir um equipamento a cada operador nomeado para serviço de turno, de acordo com o seguinte:
 - a) Um suporte dorsal com todos os elementos que o compõem;
 - b) Uma garrafa ou duas garrafas de serviço de acordo com o modelo do equipamento.
- 3- Os meios de socorro de nível de SEA que adotem proteção respiratória do tipo AFPFC devem distribuir um equipamento a cada operador nomeado para serviço de turno, de acordo com o seguinte:
 - a) Uma peça facial;
 - b) Um elemento filtrante adequado à peça facial distribuída.
- 4- Independentemente do tipo de equipamento de proteção respiratória em uso, e conforme aplicável, o operador do aeródromo deve garantir:
 - a) O teste à estanquicidade das peças faciais;
 - b) A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;

- c) A capacidade de recarga ou substituição das garrafas ou dos elementos filtrantes em tempo útil, perante uma situação de emergência;
- d) O teste hidrostático de todas as garrafas, de acordo com a regulamentação em vigor, para os ARICA's;
- e) O controlo da qualidade do ar carregado;
- f) A substituição do ar carregado a cada 90 dias;
- g) O transporte dos equipamentos em local próprio na cabina dos veículos, em número idêntico ao número de lugares disponibilizados nessa cabina, quando sejam disponibilizados veículos de combate a incêndios.

Artigo 4.º

Tempo de resposta

- 1- Recomenda-se que em aeródromos com pista o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, observe o seguinte:
 - a) Recomenda-se que não exceda três minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - b) Recomenda-se como objetivo operacional que não sejam excedidos 1,5 minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - c) Recomenda-se que seja igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da área de movimento.
- 2- Em heliportos com plataformas de superfície o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA, com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, deve observar o seguinte:
 - a) Recomenda-se que não exceda três minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
 - b) Recomenda-se como objetivo operacional que não sejam excedidos 1,5 minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;

- c) Recomenda-se que seja igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da área de movimento.
- 3- Em heliportos com plataformas elevadas, e independentemente do regime de desempenho de funções dos operadores, o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA é imediato.

Artigo 5.º

Sistemas de comunicações e alerta em aeródromos

- 1- Os aeródromos que adotem meios de socorro de nível de SEA devem disponibilizar meios de comunicações que permitam a comunicação imediata com as entidades locais de socorro.
- 2- Os aeródromos mencionados no número anterior devem dispor de uma placa retangular com a dimensão de dois metros de comprimento por um metro de altura com o número de telefone a ser contactado em caso de emergência.
- 3- A placa referida no número anterior deve estar colocada de modo a ser visualizada no lado ar do aeródromo.

Artigo 6.º

Número de efetivos para assistência a movimentos de aeronaves em heliportos com plataformas elevadas

- 1- No caso de heliportos com plataformas elevadas que adotem meios de socorro de nível de SEA, é obrigatório a existência de um número mínimo de operadores na presença de movimentos de aeronaves.
- 2- O número mínimo de efetivos a que se refere o número anterior é de dois operadores.

Artigo 7.º

Plano de emergência do aeródromo

- 1- Os aeródromos que adotem meios de socorro correspondentes de nível de SEA devem dispor de procedimentos de operacionalização do PEA, elaborados de acordo com a regulamentação em vigor.

- 2- A operacionalização do PEA deve prever a presença do Diretor de aeródromo e a sua colaboração através da disponibilização da informação de âmbito aeronáutico, com as autoridades responsáveis pelas ações de socorro.
- 3- O aeródromo deve disponibilizar formação anual às corporações de bombeiros mais próximas, como forma de garantir a melhor intervenção em caso de acidente, devendo abordar os seguintes temas:
 - a) Fatores de maior risco da aeronave;
 - b) Preservação de destroços;
 - c) Plano de emergência.
- 4- O aeródromo deve manter um arquivo atualizado com o registo das ações de formação disponibilizadas às corporações de bombeiros, com indicação da data, identificação dos participantes e temas abordados.
- 5- Em aeródromos situados junto a zonas de difícil acesso, nomeadamente zonas aquáticas, pantanosas ou montanhosas, sobre as quais se situem corredores de aproximação ou de descolagem de aeronaves, a operacionalização do PEA deve prever a definição de procedimentos de resposta a emergências que aí possam ocorrer, bem como a avaliação e treino periódicos de tais procedimentos.

PARTE II

Requisitos formativos

CAPÍTULO I

Formação

Artigo 8.º

Trabalhadores ou colaboradores do aeródromo

- 1- Quando o aeródromo disponha de trabalhadores ou colaboradores que possam garantir o apoio à operação do aeródromo, os mesmos são submetidos às ações formativas referidas no artigo seguinte.
- 2- Quando o aeródromo não disponha de trabalhadores ou colaboradores que possam garantir a operação do aeródromo, são submetidos às ações formativas referidas no artigo seguinte os pilotos residentes, entendendo-se como tal os que aí desempenham a sua atividade regularmente.

Artigo 9.º

Referencial de formação

1- O referencial de formação a aplicar nos casos referidos no artigo anterior é o seguinte:

MÓDULOS / CARGA HORÁRIA (horas)	
SEA - Segurança operacional (devendo abordar, entre outros temas considerados de interesse, a matéria relativa a aeronaves e à condução e operação de veículos de combate a incêndios ou de apoio ao SEA que existam no aeródromo)	A definir localmente
SEA - Utilização de equipamentos (devendo abordar, entre outros temas considerados de interesse, as matérias relativas aos equipamentos de apoio prioritário disponíveis, incluindo os extintores e os equipamentos fixos de extinção, quando tais equipamentos existam no aeródromo)	
SEA - Primeiros socorros	
SEA - Plano de emergência	

- 2- A definição da carga horária a ser lecionada e dos respetivos conteúdos programáticos de cada um dos diferentes módulos é da responsabilidade do Diretor de aeródromo, em função das características da infraestrutura.
- 3- O Diretor de aeródromo pode optar por ministrar formação certificada, situação em que o referencial a aplicar é o que estiver em vigor na entidade formadora.
- 4- A carga horária total mínima para os quatro módulos não deve ser inferior a 15 horas.
- 5- O referencial de formação constante do n.º 1 pode ser realizado de forma contínua ou de forma modular.

Artigo 10.º

Sistema de avaliação

- 1- A definição dos critérios de avaliação a utilizar é da responsabilidade do Diretor de aeródromo, considerando a necessidade do formando atingir um aproveitamento final igual ou superior a 50%.
- 2- Para formação certificada, o sistema de avaliação é o que estiver em vigor na entidade formadora.
- 3- Na situação prevista no número anterior, as entidades formadoras podem dispor de uma fórmula própria para cálculo da avaliação modular final, desde que essa fórmula garanta o aproveitamento modular final igual ou superior a 50%.

Artigo 11.º

Validade das formações

- 1- Os módulos mencionados no artigo 9.º têm dois anos de validade.
- 2- A formação certificada tem a validade que estiver definida pela entidade formadora.

Artigo 12.º

Revalidação ou recertificação

- 1- A manutenção da qualificação depende da frequência com aproveitamento de ações formativas de revalidação ou recertificação.
- 2- A revalidação ou recertificação dos cursos da responsabilidade do Diretor de aeródromo seguem o referencial de formação e o conteúdo programático definidos inicialmente para o respetivo módulo.
- 3- A revalidação ou recertificação da formação certificada observa os requisitos da entidade formadora.

Artigo 13.º

Pré-requisitos das entidades formadoras

- 1- Para ações de formação da responsabilidade do Diretor de aeródromo, as entidades que as lecionarem apenas necessitam de cumprir os requisitos impostos por esse responsável.
- 2- Para as ações de formação certificadas, as entidades que as lecionarem devem estar certificadas pela DGERT.

Artigo 14.º

Pré-requisitos dos formadores

- 1- Para lecionar as ações de formação da responsabilidade do Diretor de aeródromo, os formadores necessitam de cumprir os requisitos impostos por esse responsável e terem fundamentos curriculares na área da formação que vão lecionar.
- 2- Para lecionar formações certificadas, os formadores devem cumprir os requisitos impostos pela entidade formadora em causa.

ANEXO VI

(a que se refere o n.º 1 do artigo 13.º)

Habilitação dos níveis dos meios de socorro

Os meios de socorro estão habilitados a prestar apoio à atividade de aeronaves nas condições que se indicam no quadro seguinte:

TIPO DE AERONAVE	TIPO DE ATIVIDADE		HABILITAÇÃO DOS NÍVEIS DE SERVIÇO DOS MEIOS DE SOCORRO							
			SSLCI		SBSLCI		SBA ⁽¹⁾		SEA ⁽²⁾	
			CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES	CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES	CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES	CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES
ASA FIXA	transporte aéreo	passageiros							não aplicável	
		carga						6	1	4
		correio							não aplicável	
		emergência médica							não aplicável	
	trabalho aéreo (operações especializadas)	paraquedismo	10	SL	5	19	2	12	não aplicável	
		outros							1	4
	aviação geral	instrução de pilotos profissionais						6	não aplicável	
outros								1	4	
	proteção civil		Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais							
ASA ROTATI	PLATAFORMA DE SUPERFÍCIE									
	transporte aéreo	passageiros							não aplicável	
		carga	H3	SL	H3	19	H2	6	H1	4
		correio								

TIPO DE AERONAVE	TIPO DE ATIVIDADE	HABILITAÇÃO DOS NÍVEIS DE SERVIÇO DOS MEIOS DE SOCORRO							
		SSLCI		SBSLCI		SBA ⁽¹⁾		SEA ⁽²⁾	
		CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES	CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES	CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES	CAT SLCI	Nº MÁXIMO DE LUGARES
	emergência médica							não aplicável	
trabalho aéreo (operações especializadas)	paraquedismo						12	não aplicável	
	outros						6	H1	4
aviação geral	instrução pilotos profissionais							6	não aplicável
	outros						H1		4
proteção civil		Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais							
PLATAFORMA ELEVADA									
transporte aéreo	passageiros						6	não aplicável	
	carga							H1	4
	correio							não aplicável	
trabalho aéreo (operações especializadas)	emergência médica						12	não aplicável	
	paraquedismo	H3	SL	H2	19	H2			
aviação geral	outros						6	H1	4
	Instrução de pilotos profissionais							6	não aplicável
proteção civil		Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais							
proteção civil		Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais							

LEGENDA:
Instrução de pilotos profissionais – voos de instrução de pilotos profissionais em aeródromos designados como “base escola”
N.º máximo de lugares – número máximo de lugares não incluindo tripulantes
CAT SLCI – categoria de salvamento e luta contra incêndios
SL – sem limite
(1) Transporte não regular de passageiros exclusivo em aeronaves de asa fixa com motor de hélice
(2) Interdito o transporte de passageiros

ANEXO VII

(a que se refere o n.º 6 do artigo 18.º)

Quantitativos mínimos de agente extintor

- 1- As quantidades mínimas de agente extintor que devem existir num aeródromo, para apoiar a atividade de aeronaves de asa fixa, são determinadas de acordo com a seguinte tabela:

CATEGORIA DE SLICIDA AERONAVE	DIMENSÃO DA AERONAVE		ESPUMA DE NÍVEL "B"		ESPUMA DE NÍVEL "C"		PÓ QUÍMICO SECO	
	COMPRIMENTO DA AERONAVE (mts)	LARGURA DA AERONAVE (mts)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (ts)	TAXA DE DESCARGA (ts/min)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (ts)	TAXA DE DESCARGA (ts/min)	QUANTIDADE (kg)	TAXA DE DESCARGA (kg/seg)
1	0,00-4,50	2,00	230	230	160	160	45	2,25
	4,51-5,00	2,00	257	257	175	175		
	5,01-6,00	2,00	308	308	210	210		
	6,01-7,00	2,00	360	360	245	245		
	7,01-8,00	2,00	411	411	280	280		
	8,01-8,99	2,00	462	462	315	315		
2	9,00 - 10,50	2,00	670	550	460	360	90	2,25
	10,51 - 1,00	2,00	717	565	489	385		
	11,01 - 1,99	2,00	782	616	533	420		
3	12,00 - 5,00	3,00	1.200	900	820	630	135	2,25
	15,01 - 6,00	3,00	1.297	998	884	680		
	16,01-17,00	3,00	1.378	1.060	940	723		
	17,01-17,99	3,00	1.459	1.122	994	765		
4	18,00 -1,00	4,00	2.400	1.800	1.700	1.100	135	2,25
	21,01-22,00	4,00	2.678	1.695	1.826	1.156		
	22,01-23,00	4,00	2.800	1.772	1.909	1.208		
	23,01-23,99	4,00	2.920	1.848	1.991	1.260		

CATEGORIA DE SLCI DA AERONAVE	DIMENSÃO DA AERONAVE		ESPUMA DE NÍVEL "B"		ESPUMA DE NÍVEL "C"		PÓ QUÍMICO SECO	
	COMPRIMENTO DA AERONAVE (mts)	LARGURA DA AERONAVE (mts)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (lts)	TAXA DE DESCARGA (lts/min)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (lts)	TAXA DE DESCARGA (lts/min)	QUANTIDADE (kg)	TAXA DE DESCARGA (kg/seg)
5	24,00-26,00	4,00	5.400	3.000	3.900	2.200	180	2,25
	26,01-27,00	4,00	5.893	3.368	4.018	2.296		
	27,01-27,99	4,00	6.110	3.491	4.166	2.380		
6	28,00-33,50	5,00	7.900	4.000	5.800	2.900	225	2,25
	33,51-34,00	5,00	8.731	4.366	5.953	2.976		
	34,01-35,00	5,00	8.988	4.494	6.128	3.064		
	35,01-36,00	5,00	9.245	4.622	6.303	3.152		
	36,01-37,00	5,00	9.501	4.751	6.478	3.239		
	37,01-38,00	5,00	9.758	4.879	6.653	3.327		
	38,01-38,99	5,00	10.012	5.006	6.827	3.413		
7	39,00-44,00	5,00	12.100	5.300	8.800	3.800	225	2,25
	44,01-45,00	5,00	13.231	5.778	9.021	3.939		
	45,01-46,00	5,00	13.525	5.906	9.222	4.027		
	46,01-47,00	5,00	13.819	6.035	9.422	4.115		
	47,01-48,00	5,00	14.113	6.163	9.623	4.202		
	48,01-48,99	5,00	14.405	6.290	9.821	4.289		
8	49,00-55,00	7,00	18.200	7.200	12.800	5.100	450	4,5
	55,01-56,00	7,00	19.155	7.601	13.060	5.183		
	56,01-57,00	7,00	19.497	7.737	13.293	5.275		
	57,01-58,00	7,00	19.839	7.873	13.527	5.368		

CATEGORIA DE SLCI DA AERONAVE	DIMENSÃO DA AERONAVE		ESPUMA DE NÍVEL "B"		ESPUMA DE NÍVEL "C"		PÓ QUÍMICO SECO	
	COMPRIMENTO DA AERONAVE (mts)	LARGURA DA AERONAVE (mts)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (lts)	TAXA DE DESCARGA (lts/min)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (lts)	TAXA DE DESCARGA (lts/min)	QUANTIDADE (kg)	TAXA DE DESCARGA (kg/seg)
	58,01-59,00	7,00	20.181	8.008	13.760	5.460		
	59,01-60,00	7,00	20.523	8.144	13.993	5.553		
	60,01-60,99	7,00	20.862	8.278	14.224	5.644		
9	61-68,50	7,00	24.300	9.000	17.100	6.300	450	4,5
	68,51-69,00	7,00	25.287	9.366	17.241	6.386		
	69,01-70,00	7,00	25.654	9.501	17.491	6.478		
	70,01-71,00	7,00	26.020	9.637	17.741	6.571		
	71,01-72,00	7,00	26.387	9.773	17.991	6.663		
	72,01-73,00	7,00	26.753	9.909	18.241	6.756		
	73,01-74,00	7,00	27.120	10.044	18.491	6.848		
	74,01-75,00	7,00	27.486	10.180	18.741	6.941		
	75,01-75,99	7,00	27.849	10.314	18.988	7.033		
10	76,00-83,00	8,00	32.300	11.200	22.800	7.900	450	4,5
	83,01-84,00	8,00	33.959	11.710	23.154	7.984		
	84,01-85,00	8,00	34.363	11.849	23.429	8.079		
	85,01-86,00	8,00	34.767	11.989	23.705	8.174		
	86,01-87,00	8,00	35.171	12.128	23.980	8.269		
	87,01-88,00	8,00	35.576	12.267	24.256	8.364		
	88,01-89,00	8,00	35.980	12.407	24.532	8.459		
	89,01-89,99	8,00	36.380	12.545	24.805	8.553		

- 2- As quantidades mínimas de agente extintor que devem existir num aeródromo, para apoiar a atividade de aeronaves de asa rotativa, são determinadas de acordo com a seguinte tabela:

TIPO DE INFRAESTRUTURA	CATEGORIA DE SLICIDA AERONAVE	COMPRIMENTO TOTAL DA AERONAVE (m)	ESPUMA DE NÍVEL "B"		ESPUMA DE NÍVEL "C"		PÓ QUÍMICO SECO	
			ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (lts)	TAXA DE DESCARGA (lts/min)	ÁGUA PARA PRODUÇÃO DE ESPUMA (lts)	TAXA DE DESCARGA (lts/min)	QUANTIDADE (kg)	TAXA DE DESCARGA (kg/seg)
SUPERFÍCIE	H1	00,00-15,00	-	-	-	-	50*	-
			500	250	360	180	23	2,25
	H2	15,01-24,00	1 000	400**	660	330	45	2,25
	H3	24,01-35,00	1 600	800	1 100	550	90	2,25
ELEVADA	H1	00,00-15,00	2 500	250	1 800	180	45	2,25
	H2	15,01-24,00	5 000	400**	3 300	330	45	2,25
	H3	24,01-35,00	8 000	800	5 400	550	45	2,25

* Opção exclusiva para aeródromos que disponibilizem meios de socorro de nível de SEA.
 ** Recomendam-se 500 lts/m.

ANEXO VIII

(a que se refere o n.º 2 do artigo 25.º)

Equipamento mínimo de apoio prioritário

- 1- O equipamento mínimo de apoio prioritário que deve existir num aeródromo com atividade de aeronaves de asa fixa, reportado aos tipos e características técnicas referenciadas pela OACI, nas quantidades indicadas, é o seguinte:

EQUIPAMENTOS EM AERÓDROMOS	CATEGORIA DE SLCI DO AERÓDROMO						
	SSLCI				SBSLCI	SBA	SEA
	1-2	3-5	6-7	8-10	1-5	1-3	1
Agulhetas de água	1	2	4	6	2	2	2*
Agulhetas de espuma	1	1	2	3	2	2	2*
Agulhetas multidébito (por opção de substituição das agulhetas de água e de espuma)	2	3	6	9	2	2	2*
Alavanca metálica "pé de cabra" com cerca de 165 cm de comprimento	1	1	1	2	-	-	-
Alavanca metálica "pé de cabra" com cerca de 95 cm de comprimento	1	1	1	2	1	1	1
Alavanca metálica multiusos (tipo hooligan)	1	1	1	2	-	-	-
Alicate de corte, isolado, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1	1	1	1	1
Alicate extensível, isolado, com cerca de 25 cm de comprimento	1	1	1	1	-	-	-
Alicate para corte de metal, com cerca de 160 cm de comprimento	1	1	1	1	-	-	-
Alicate universal, isolado, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1	1	1	1	-
Arranca pregos com cerca de 30 cm	1	1	1	1	-	-	-
Caixa de luvas cirúrgicas (100 unidades)	1	1	1	1	-	-	-
Câmara de imagem térmica	-	-	1	2	-	-	-
Chave francesa com cerca de 25 cm de comprimento	1	1	1	1	1	1	-
Conjunto de 4 adaptadores para uniões	1	1	2	3	2	1	-
Conjunto de calços de estabilização de várias dimensões	1	1	1	1	1	1	-
Conjunto de chaves de boca/luneta (medidas de 10 a 21 mm)	1	1	1	1	-	-	-
Conjunto de chaves de caixa com roquete	1	1	1	1	-	-	-
Conjunto de chaves de fenda e estrela, com medidas distintas (3+3)	1	1	1	1	1	1	1
Corda de bolso com 6 mts de comprimento (por operacional em serviço de turno)	1	1	1	1	-	-	-
Corda para salvamento com cerca de 45 mts de comprimento	1	1	2	2	-	-	-
Corda para uso geral com cerca de 30 mts de comprimento	1	1	2	2	1	1	-
Desfibrilhador automático externo	1	1	2	3	1	-	-
Enxada	1	1	2	2	-	-	-
Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico e ou elétrico	1	1	1	2	-	-	-

EQUIPAMENTOS EM AERÓDROMOS	CATEGORIA DE SLCI DO AERÓDROMO						
	SSLCI				SBSLCI	SBA	SEA
	1-2	3-5	6-7	8-10	1-5	1-3	1
Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico e ou elétrico (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	-	-	1	1	1
Equipamento de oxigénio para reanimação	1	1	2	3	1	-	-
Equipamento de oxigénio para reanimação (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	-	-	-	1	1
Escada extensível apropriada ao salvamento da aeronave crítica (se aplicável)	-	1	2	3	1	1	-
Escada para utilização geral e salvamento	1	1	1	2	-	-	-
Extintor portátil de CO2	1	1	2	3	-	-	-
Extintor portátil de pó químico seco	1	1	2	3	-	-	-
Faca corta cintos	2	2	4	6	2	2	-
Kit de primeiros socorros	1	1	2	3	1	1	1
Lâmina para serra de sabre	2	2	2	2	-	-	-
Lanterna de mão com proteção ATEX (aeródromos com operação noturna)	1	2	4	4	3	2	-
Maca de campanha (em função do número de passageiros da aeronave crítica do aeródromo)	50%	50%	75%	75%	50%	-	-
Machado de salvamento, grande	1	1	1	2	1	-	-
Machado de salvamento, pequeno	1	1	1	2	2	2	-
Malote guarnecido com faca corta cintos, lanterna de mão (aeródromos com operação noturna), par de luvas resistentes ao fogo, machado de salvamento pequeno e manta ignífuga	-	-	-	-	-	-	2
Mangueiras com 30 mts de comprimento e 50/70 mm de diâmetro	6	10	16	22	10	6	-
Manta ignífuga	1	1	2	2	1	1	-
Marreta com cerca de 1,8 kg	1	1	2	2	1	1	1
Martelo de orelhas, com cerca de 0,6 kg	1	1	1	1	-	-	-
Moto disco - disco de reserva, não abrasivo	2	2	2	2	2	1	1
Moto disco de diâmetro igual ou superior a 406 mm, com um disco não abrasivo	1	1	1	2	1	-	-
Moto disco, com um disco não abrasivo	-	-	-	-	1	1**	-

EQUIPAMENTOS EM AERÓDROMOS	CATEGORIA DE SLCI DO AERÓDROMO						
	SSLCI				SBSLCI	SBA	SEA
	1-2	3-5	6-7	8-10	1-5	1-3	1
Moto disco, com um disco não abrasivo (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	-	-	-	1***	1
Óculos de proteção	1	1	2	3	-	-	-
Pá	1	1	2	2	-	-	-
Ponteiro de corte, com cerca de 2,5 cm de lâmina	1	1	2	2	1	1	-
Projetor portátil de iluminação com proteção ATEX	1	1	2	3	-	-	-
Rádio portátil com proteção ATEX	2	2	3	4	-	-	-
Rádio veicular (por veículo)	1	1	1	1	-	-	-
Resguardo impermeável de baixo peso	1	1	12	3	1	1	1
Serra de sabre	1	1	1	2	-	-	-
Serrote de ferro com 6 lâminas de reserva	1	1	1	1	1	1	1
Tesoura para corte de chapa, com cerca de 20 cm de comprimento	-	-	-	-	1	1	1
Tesoura para corte de verguinha de aço, com cerca de 61 cm de comprimento	1	2	2	4	1	1	1
Ventilador / extrato ventilador	-	1	2	3	1	-	-
<i>* Se dispuser de meios de aplicação de espuma</i>							
<i>** Se dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço</i>							
<i>*** Se não dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço</i>							

2- O equipamento mínimo de apoio prioritário que deve existir num aeródromo com atividade de aeronaves de asa rotativa, reportado aos tipos e características técnicas referenciadas pela OACI nas quantidades indicadas, é o seguinte:

EQUIPAMENTOS EM HELIPORTOS	CATEGORIA DE SLCI DO HELIPORTO			
	SSLCI	SBSLCI	SBA	SEA
	H1-H3	H1-H3	H1-H3	H1
Agulhetas de água	2	2	2	1
Agulhetas de espuma (se disponível veículo com capacidade para produção de espuma)	2	2	2	1
Agulhetas multidébito (por opção de substituição das agulhetas de água e de espuma e se disponível veículo com capacidade para produção de espuma)	3	3	2	2

EQUIPAMENTOS EM HELIPORTOS	CATEGORIA DE SLCI DO HELIPORTO			
	SSLCI	SBSLCI	SBA	SEA
	H1-H3	H1-H3	H1-H3	H1
Alavanca metálico pé de cabra com cerca de 95 cm de comprimento	1	1	1	1
Alicate de corte, isolado, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1	1
Chave francesa com cerca de 25 cm de comprimento	1	1	1	
Conjunto de chaves de fenda e estrela, com medidas distintas (3+3)	1	1	1	1
Conjunto de correntes com 3 mosquetões e ganchos (heliportos elevados)	1	1	1	
Corda para uso geral com cerca de 30 mts de comprimento (heliportos elevados)	1	1	1	1
Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico ou elétrico	1	-	-	-
Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico ou elétrico (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	1	1	1
Escada extensível apropriada ao salvamento da aeronave crítica (se aplicável)	1	1	1	-
Faca corta cintos	1	2	2	-
Kit de primeiros socorros (exceto heliportos hospitalares)	1	1	1	1
Lanterna de mão (heliportos com operação noturna)	2	2	2	-
Machado de salvamento, pequeno	1	1	1	-
Malote guarnecido com faca corta cintos, lanterna de mão (aeródromos com operação noturna), par de luvas resistentes ao fogo, machado de salvamento pequeno e manta ignífuga	-	-	-	2
Manta ignífuga	1	1	1	-
Marreta com cerca de 1,8 kg	1	1	1	1
Moto disco - disco de reserva, não abrasivo	2	2	1	1
Moto disco de diâmetro igual ou superior a 406 mm, com um disco não abrasivo	1	-	-	-
Moto disco, com um disco não abrasivo	-	1	1*	-
Moto disco, com um disco não abrasivo (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	1**	1
Serrote de ferro com 6 lâminas de reserva	1	1	1	1
Tesoura para corte de chapa, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1	1
Tesoura para corte de metal, com cerca de 61 cm de comprimento	1	1	1	1
* Se dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço				
** Se não dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço				

- 3- Quando a plataforma está inserida num aeródromo cujos equipamentos existentes sejam em quantidade, tipo e características semelhantes aos referidos no número anterior, não são necessários equipamentos adicionais.

ANEXO IX

(a que se refere o n.º 1 do artigo 41.º)

Caraterísticas e quantidades de equipamentos de aplicação de agente extintor em plataformas equipadas com “equipamentos fixos de extinção”

- 1- O equipamento de aplicação de agente extintor que deve equipar as plataformas dos heliportos, deve corresponder aos tipos e quantidades referenciados assim como dispor das capacidades de débito mencionadas, de acordo com a seguinte tabela:

EQUIPAMENTO FIXO DE EXTINÇÃO					
TIPO DE INFRAESTRUTURA	CATEGORIA DE SLCI DA AERONAVE	EQUIPAMENTO DE APLICAÇÃO DE ESPUMA		EQUIPAMENTO DE APLICAÇÃO DE PÓ QUÍMICO SECO	
		AGULHETA MULTI DÉBITO	MONITOR	EXTINTOR FIXO	EXTINTOR TRANSPORTÁVEL
		NÚMERO DE EQUIPAMENTOS X DÉBITO (lts/min)		NÚMERO DE EQUIPAMENTOS X DÉBITO (kg/s)	
PLATAFORMA DE SUPERFÍCIE	H1	-	-	-	2 X 2,25
		1 X 250	-	-	1 X 2,25
	H2	2 X 400*	-	-	2 X 2,25
	H3	2 X 800	-	1 X 2,25	-
PLATAFORMA A ELEVADA	H1	1 X 250	-	-	2 X 2,25
	H2	1 X 250	2 X 400*	-	2 X 2,25
	H3	1 X 250	2 X 800	1 X 2,25	-

*Preferencialmente 500 lts/min

ANEXO X

(a que se refere o n.º 1 do artigo 62.º)

Número mínimo de veículos de combate a incêndios

1- O número mínimo de veículos de combate a incêndios que devem existir num aeródromo com atividade de aeronaves de asa fixa é o seguinte:

CATEGORIA DE SLCI DO AERÓDROMO	NÚMERO DE VEÍCULOS DE COMBATE A INCÊNDIOS EM AERONAVES			
	SSLCI	SBSLCI	SBA	SEA
1	1	1	1	NA
2				
3				
4				
5				
6	2	NA	NA	
7				
8				
9				
10	3			

Legenda:
NA – não aplicável

2- O número mínimo de veículos de combate a incêndios existentes num aeródromo com atividade de aeronaves de asa rotativa é o seguinte:

CATEGORIA DE SLCI DO AERÓDROMO	NÚMERO DE VEÍCULOS DE COMBATE A INCÊNDIOS EM AERONAVES
H 1	1
H 2	
H 3	

ANEXO XI

(a que se referem os n.ºs 3, 4 e 5 do artigo 62.º)

Especificações técnicas, mínimas, de referência dos veículos

Sempre que os veículos existentes nos aeródromos e heliportos não cumpram as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Documento 9137-NA/898, os mesmos devem cumprir as seguintes especificações técnicas, mínimas, de referência:

Caraterísticas		Requisitos para veículos
1	Depósito de água	- Capacidade mínima de acordo com as referenciadas na tabela de mínimos de agentes extintores da OACI (Anexo 14, Vol. I, tabela 9-2)
2	Monitor / canhão	- Obrigatório nos veículos utilizados em aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCI - Equipagem obrigatória com comando manual - Alcance apropriado à aeronave mais exigente
3	Depósito de emulsor	- Obrigatória a equipagem com depósito único - Capacidade mínima para a produção de espuma correspondente ao dobro da capacidade do depósito de água em função da percentagem de aplicação do emulsor em utilização
4	Produção de espuma	- Obrigatória a equipagem com pré-misturador/doseador acoplado à bomba
5	Sistema de pó químico	- Obrigatório nos veículos utilizados em aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCI - Capacidade mínima de 180 kg e equipagem com um carretel de mangueira semirrígida com 30 metros (mínimo), equipado com válvula tipo “pistola”
6	Mangueiras pré-ligadas	- Equipagem com dois tambores com mangueira semirrígida (DN mínimo de 33 mm) com o comprimento mínimo de 30 metros (peça única); ou - Equipagem com dois conjuntos de duas mangueiras flexíveis de 45 mm, enroladas em “harmónio” e colocadas em “cama” específica
7	Autoproteção	- Desejável
8	Velocidade máxima	- Desejável que a velocidade de cruzeiro do veículo em patamar se situe entre os 100 km/hora e a velocidade máxima admitida pela legislação em vigor

Caraterísticas		Requisitos para veículos
9	Aceração	<ul style="list-style-type: none"> - Desejável o mínimo de 80 km/h em 40 segundos para viaturas com capacidade até 4500 litros - Desejável o mínimo de 80 km/h em 60 segundos para viaturas com capacidade superior a 4500 litros - Cumprimento facultativo sempre que os veículos em utilização permitam o cumprimento do tempo de resposta, de acordo com o disposto no presente regulamento
10	Transmissão	<ul style="list-style-type: none"> - Desejável a equipagem com transmissão automática ou semiautomática
11	Eixos	<ul style="list-style-type: none"> - Desejável a equipagem com eixos de rodado simples
12	Válvulas	<ul style="list-style-type: none"> - Obrigatória a equipagem com comando manual de todas as válvulas dos sistemas de extinção instalados no veículo (sistema de água, espuma e pó químico) em veículos utilizados em aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCI, SBA ou SEA - Em alternativa o veículo pode não cumprir este requisito desde que o aeródromo disponha de um veículo de reserva, de acordo com o disposto no presente regulamento, em permanência no aeródromo durante as operações aéreas