

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**Regulamento n.º 1007/2026**

Sumário: Segunda alteração ao Regulamento n.º 641/2022, de 14 de julho, que estabelece os requisitos relativos aos pilotos de aeronaves envolvidas em atividades de bombardeamento com água, soluções e outros produtos para combate a incêndios.

O Regulamento n.º 641/2022, de 26 de maio de 2022, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 135, de 14 de julho de 2022 e alterado pelo Regulamento n.º 975/2023, de 27 de julho de 2023, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 167, de 29 de agosto de 2023, estabelece os requisitos relativos aos pilotos de aeronaves envolvidas em atividades de bombardeamento com água, soluções e outros produtos para combate a incêndios.

Tal regulamento prevê, concretamente, os requisitos de experiência de voo, bem como de formação teórica e prática referentes aos pilotos de aeronaves envolvidas em atividades de bombardeamento com água, soluções e outros produtos para combate a incêndios, prevendo a necessidade de obtenção de uma autorização, a emitir pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (adiante designada ANAC), para os pilotos envolvidos em tais atividades.

Sucede que, no âmbito de investigações a acidentes envolvendo aeronaves empregues em operações de combate a incêndios, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (adiante designado GPIAAF) emitiu Recomendações de Segurança, nas quais foram identificadas oportunidades de melhoria ao nível de detalhe e na profundidade dos conteúdos da formação ministrada aos pilotos envolvidos neste tipo de atividade, com particular incidência na área dos princípios de fatores humanos, considerados relevantes para a prevenção de ocorrências de segurança operacional, bem como em equipamentos de proteção individual dos pilotos.

E, não obstante o disposto no regulamento em vigor quanto às matérias relativas aos princípios de fatores humanos a experiência entretanto adquirida com a aplicação do regulamento em apreço demonstrou que a respetiva previsão legal sobre a temática dos princípios de fatores humanos não assegura, de forma suficientemente clara, uniforme e sistematizada, a incorporação dos conteúdos considerados críticos para a mitigação dos riscos associados às operações aéreas de combate a incêndios.

Com efeito, torna-se necessário proceder à clarificação dos requisitos aplicáveis à formação dos pilotos em apreço, acolhendo, expressamente, as mencionadas recomendações formuladas pelo GPIAAF e reforçando o quadro regulamentar vigente, de forma a promover níveis mais elevados e uniformes de segurança operacional nas atividades aéreas de combate a incêndios, a que acresce a inclusão de um novo artigo referente aos requisitos de equipamento de proteção individual, o que constitui objeto da presente alteração ao Regulamento n.º 641/2022.

Salienta-se igualmente que em sede de análise dos vários comentários rececionados em sede de consulta pública, foram acolhidos alguns contributos relacionados com os equipamentos de proteção individual, destacando-se a introdução de colete de salvação em determinadas circunstâncias (igualmente enquadrado numa recomendação de segurança do GPIAAF) e no âmbito da formação interna do operador.

Para além disso, verificam-se algumas contingências quanto ao cumprimento do requisito legal previsto no artigo 8.º do Regulamento n.º 641/2022, que impõe um nível mínimo de proficiência linguística em língua portuguesa, para efeitos de averbamento na licença, de nível quatro (operacional), em conformidade com o disposto na alínea b) da norma FCL.055 do Anexo I ao Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, na sua redação atual, por vicissitudes associadas à tipologia de algumas aeronaves que integram o Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (adiante designado DECIR), e, bem assim, aos tripulantes disponíveis e habilitados a tripular determinadas aeronaves multipiloto.

Neste sentido, através da primeira alteração ao Regulamento n.º 641/2022, operada pelo Regulamento n.º 975/2023 foi aprovada uma norma de natureza transitória que previu a emissão de uma autorização condicionada, por parte da ANAC, aos pilotos que não têm proficiência linguística em português, desde que os mesmos operem em aeronaves multipiloto e o outro tripulante piloto, ou técnico especializado,

a bordo da aeronave, tenha tal proficiência, tendo sido, assim, permitido excepcionar, até 31 de dezembro de 2025, o cumprimento do requisito em causa, por parte dos operadores e pilotos em análise.

Ocorre, porém, de acordo com informações transmitidas pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, que, na presente data, se encontra eminente o reforço substancial do dispositivo aéreo do DECIR, enquanto instrumento central da capacidade nacional de resposta aos incêndios rurais e pilar estratégico da política pública de proteção civil em Portugal, sendo que as previsões atualmente disponíveis apontam para um aumento muito significativo do risco de incêndio rural no próximo verão, agravado pelos impactos das recentes tempestades que afetaram extensas áreas das regiões Centro e Norte do País, o que confere particular criticidade à manutenção plena das capacidades aéreas já planeadas e contratualizadas pelo Estado Português.

Desta forma, o início da operação dos helicópteros pesados Kamov Ka-32T, distinguindo-se os mesmos pela sua elevada capacidade de descarga e pela sua flexibilidade operacional, encontra-se em risco, pelo facto de as respetivas tripulações não cumprirem, ainda, o requisito mínimo de proficiência linguística em língua portuguesa aplicável às tripulações estrangeiras que operam aqueles helicópteros, ao abrigo do Regulamento n.º 641/2022.

Assim, e também através do presente regulamento é aprovada uma norma de natureza transitória que permite estender o prazo durante o qual se exceciona o cumprimento, por parte dos operadores e pilotos, de tal requisito de proficiência linguística em língua portuguesa, desde que, naturalmente, sejam cumpridas determinadas condições, até 30 de abril de 2027, assegurando a operação dos helicópteros Kamov Ka-32T durante o período crítico do DECIR, em benefício do superior interesse público, mas permitindo igualmente, por razões de igualdade, generalidade e abstração, a sua aplicação a qualquer outra aeronave com tripulação múltipla.

O presente regulamento foi objeto de consulta pública, entre os dias 14 de maio e 3 de junho de 2026, de acordo com o disposto no artigo 30.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março e alterados pelo Decreto-Lei n.º 75/2024, de 22 de outubro.

Assim, o Conselho de Administração desta Autoridade, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos Estatutos da ANAC, por deliberação de 16 de julho de 2026, aprova o seguinte regulamento:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento altera o Regulamento n.º 641/2022, de 26 de maio de 2022, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 135, de 14 de julho de 2022, alterado pelo Regulamento n.º 975/2023, de 27 de julho de 2023, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 167, de 29 de agosto de 2023, que estabelece os requisitos relativos aos pilotos de aeronaves envolvidas em atividades de bombardeamento com água, soluções e outros produtos para combate a incêndios.

Artigo 2.º

Alterações ao Regulamento n.º 641/2022

Os artigos 6.º e 11.º do Regulamento n.º 641/2022, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – Nas matérias relativas aos princípios de fatores humanos a que se refere a subalínea iii) da alínea a) do número anterior deve ser assegurada a aquisição e manutenção de competências que

permitam aos pilotos identificar, compreender e mitigar os fatores humanos suscetíveis de afetar negativamente o desempenho humano e a segurança operacional nas operações aéreas de combate a incêndios, devendo, no mínimo, ser abordados os seguintes temas:

- a) Consciência situacional, incluindo os mecanismos de perceção, compreensão e projeção da evolução da situação operacional, bem como as causas e consequências da sua perda;
- b) Visão em túnel, entendida como a restrição da perceção e da atenção em situações de elevada carga cognitiva, stress ou pressão temporal e os respetivos efeitos na tomada de decisão e na execução das tarefas;
- c) Gestão da carga de trabalho, abrangendo a identificação de situações de sobrecarga ou subcarga, as estratégias de priorização de tarefas, a autoperceção do desempenho e a gestão eficaz da fadiga e do stress;
- d) Pressões externas, designadamente as de natureza operacional, organizacional, ambiental ou psicológica, incluindo a influência de expectativas externas, condicionantes meteorológicos, urgência da missão e cultura organizacional, bem como os riscos associados à sua internalização inadequada;
- e) *Crew Resource Management* (CRM), incluindo os princípios de comunicação eficaz, liderança e seguimento, trabalho em equipa, gestão de erros, tomada de decisão, assertividade, coordenação em tripulação simples (*Single-Pilot Resource Management* – SRM) ou múltipla e interação com outros intervenientes na operação, devendo o mesmo ter por referência a norma ORO.FC.115 da Secção 1 da Subparte FC do Anexo III (Parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, na sua redação atual, e respetivos meios aceitáveis de conformidade emitidos pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, nomeadamente os AMC1 ORO.FC.115 e AMC2 ORO.FC.115.

4 – Os operadores devem assegurar que os conteúdos das matérias relativas aos princípios de fatores humanos a que se refere a subalínea iii) da alínea a) do n.º 2 constam, de forma explícita e suficientemente detalhada, dos respetivos programas de formação e dos manuais de operações de voo, sujeitos a aprovação pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (adiante designada ANAC).

5 – [Anterior n.º 3.]

6 – [Anterior n.º 4.]

Artigo 11.º

[...]

1 – [...]

2 – [...]

3 – Até ao dia 30 de abril de 2027, a ANAC pode excecionar do cumprimento do disposto no artigo 8.º os pilotos que operem exclusivamente em aeronaves com tripulação múltipla, desde que exista outro tripulante piloto, ou técnico especializado, a bordo da aeronave, com proficiência linguística em língua portuguesa.

4- [...]»

Artigo 3.º

Aditamento ao Regulamento n.º 641/2022

É aditado ao Regulamento n.º 641/2022, o artigo 9.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-A

Equipamentos de proteção individual dos pilotos

1 – Nas operações de combate a incêndios realizadas ao abrigo do presente regulamento, os pilotos devem utilizar equipamentos de proteção individual adequados à natureza e aos riscos específicos da operação.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se equipamentos de proteção individual mínimos obrigatórios, os seguintes:

- a) Capacete de voo, devidamente certificado para uso aeronáutico, adequado à operação e compatível com os sistemas de comunicação da aeronave;
- b) Vestuário de proteção, incluindo fato ou conjunto de peças, concebido para utilização aeronáutica, com propriedades de resistência ao fogo e ao calor, que minimize o risco de queimaduras em caso de incêndio, impacto ou exposição térmica;
- c) Calçado de proteção, adequado à atividade aeronáutica, com características de resistência ao fogo, ao calor e ao impacto, assegurando simultaneamente mobilidade e controlo adequados dos comandos de voo.

3 – Sem prejuízo dos equipamentos mencionados no número anterior, nas operações realizadas por aeronaves anfíbias, os tripulantes devem utilizar colete de salvação aeronáutico certificado para uso aeronáutico.

4 – Nas operações realizadas por helicópteros e demais aeronaves não-anfíbias, a obrigatoriedade do uso de colete de salvação aeronáutico é determinada pelo operador, no âmbito do respetivo sistema de gestão de segurança, com base numa avaliação de risco que considere, nomeadamente, os seguintes critérios:

- a) Dimensão da massa de água utilizada para recolha, tendo por base, nomeadamente, as áreas com lâmina de água superior a determinada extensão ou profundidade;
- b) Duração e perfil de exposição efetiva sobre água;
- c) Distância à terra firme em condições de evacuação imediata em caso de aterragem forçada;
- d) Profundidade da massa de água e características de imersão associadas;
- e) Carga térmica adicional resultante do uso do colete e respetiva interação com os restantes equipamentos de proteção individual;
- f) Disponibilidade de modelos de colete que minimizem o impacto ergonómico e térmico, nomeadamente colete de inflação manual ou de inflação automática.

5 – Os equipamentos de proteção individual referidos nos números anteriores devem cumprir normas técnicas reconhecidas e ser mantidos em adequado estado de conservação, funcionamento e ajuste ao utilizador.

6 – Compete aos operadores assegurar a disponibilização, controlo e utilização efetiva dos equipamentos de proteção individual previstos no presente artigo, bem como integrar nos respetivos programas de formação informação relativa à sua correta utilização e limitações.

7 – O manual de operações de voo dos operadores deve incluir:

- a) Os procedimentos de uso, de manutenção, de inspeção e de treino do equipamento;
- b) Quando aplicável, o programa de *drills* de evacuação subaquática (*Underwater Egress Training*);
- c) A identificação das condições em que o uso do colete de salvação aeronáutico é exigido para a frota do operador.»

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no 1 de janeiro de 2027, com exceção da alteração ao n.º 3 do artigo 11.º, a qual produz efeitos retroativos a 1 de maio de 2026.

17 de julho de 2026. – A Presidente do Conselho de Administração, Ana Vieira da Mata.

320024543