

passa a sustentar em novos parâmetros como expressão de um *direito de ação* constitucionalmente tutelado. Assim RUI PINHEIRO/ARTUR MAURÍCIO, *A Constituição e o processo penal*, Lisboa, Rei dos Livros, 1983, p. 198. Sobre a articulação do fim da garantia administrativa com o controlo dos poderes públicos, o princípio da legalidade, a figura do assistente e, em especial, a teleologia da possibilidade de «qualquer pessoa» se constituir assistente em determinados tipos de crime cf. PAULO DÁ MESQUITA, *Processo penal, prova e sistema judiciário*, Coimbra, Coimbra Editora, 2010, pp. 145-161.

⁽⁶¹⁾ Esse parecer, sobre competência de órgãos de polícia criminal para desenvolvimento de medidas, cautelares e de polícia no quadro da divisão de responsabilidades entre os órgãos de polícia criminal relativa à investigação criminal estabelecida pela Lei de Organização da Investigação Criminal, não se encontra acessível na base de dados aberta ao público sita em <http://www.dgsi.pt/pgpr.nsf>, estando, apenas, na «área reservada».

Este parecer foi votado na sessão do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República, de 08 de junho de 2017.

Maria Joana Raposo Marques Vidal — Paulo Joaquim da Mota Osório Dá Mesquita (Relator) — *Eduardo André Folque da Costa Ferreira — João Eduardo Cura Mariano Esteves — Vinício Augusto Pereira Ribeiro — Maria Isabel Fernandes da Costa — Maria de Fátima da Graça Carvalho — Fernando Bento — Maria Manuela Flores Ferreira — Francisco José Pinto dos Santos*.

Este parecer foi homologado por despacho de 22 de junho de 2017, de Sua Excelência a Ministra da Administração Interna.

Está conforme.

Lisboa, 05 de julho de 2017. — O Secretário da Procuradoria-Geral da República, *Carlos Adérito da Silva Teixeira*.

310616576



PARTE E

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Regulamento n.º 401/2017

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 da alínea *e*) do artigo 29.º e 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, respetivamente, a competência para aprovar regulamentos relativos à formação de pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil, bem como para a aprovação dos procedimentos relativos à formação de pessoal aeronáutico e outro pessoal da aviação civil, e dos programas e 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 artigo 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 11 de maio de 2017, 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) «AFPC», 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) «Condição clínica», estado de saúde, atestado por entidade médica, que permite a realização de determinada tarefa;

o) «Condição de operacionalidade», a condição de utilização do equipamento ou veículo que respeita os atributos de fabrico ou que não os respeitando não coloca em causa a sua segurança nem reduz a sua capacidade de operação;

p) «Comandante das Operações de Socorro», é o elemento responsável por toda a operação que, num dado momento, comanda, sendo tecnicamente qualificado e dotado de autoridade para atribuir missões operacionais, articular e rearticular as forças que lhe forem atribuídas, dirigir e regular aspetos logísticos de interesse imediato para as operações, bem como gerir a informação operacional;

q) «DGERT», Direção-Geral do Emprego e das Relações do Trabalho;

r) «EPI», Equipamento de proteção individual;

s) «Equipamento de proteção respiratória», Aparelho Respiratório Isolante de Circuito aberto (ARICA) com o ou os respetivos cilindros de ar comprimido e peça facial (máscara), destinado a proteger as vias respiratórias do utilizador, contra atmosferas contaminadas e com potencial para causar efeitos nocivos na saúde das pessoas expostas;

t) «Equipamento de proteção individual», todo o equipamento bem como qualquer complemento ou acessório destinado a ser usado pelo utilizador para se proteger dos riscos, para sua segurança e que no mínimo é constituído pelo seguinte conjunto de artigos:

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 Documento 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 Documento 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.

u) «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;

v) «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;

w) «GPCM», Gestor de posto de comando móvel;

x) «Manual VFR», a publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado português, que contém informação aeronáutica de caráter duradouro, destinada à navegação aérea segundo as regras de voo visual;

y) «Meios de socorro», conjunto de meios humanos e materiais destinados a garantir a capacidade de salvamento e luta contra incêndios de um aeródromo;

z) «Movimento de uma aeronave», a aterragem ou a descolagem de uma aeronave;

aa) «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;

bb) «OACI», Organização da Aviação Civil Internacional;

cc) «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;

dd) «OPG», Operador geral;

ee) «PCM», Posto de comando móvel;

ff) «PEA», Plano de emergência do aeródromo;

gg) «Perímetro aeroportuário», limite físico que define a área ocupada pelo aeródromo;

hh) «Plataforma do heliporto», espaço do heliporto que compreende a FATO, a TLOF, e a área de segurança;

ii) «Plataforma elevada», plataforma inserida numa superfície envolvente desnívelada 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 pesados 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.

jj) «Plataforma de superfície», plataforma inserida numa superfície envolvente nivelada;

kk) «Posição avançada», o local específico, de caráter 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;

ll) «Publicação de Informação Aeronáutica» (AIP), publicação emitida pelo prestador de serviços de informação aeronáutica em nome do Estado português, que contém informação aeronáutica de caráter duradouro, essencial à navegação aérea;

mm) «QI», Qualificação inicial;

nn) «Reclassificação da categoria de salvamento e luta contra incêndios», a alteração com caráter estável e permanente da categoria de salvamento e luta contra incêndios disponibilizada pelo aeródromo;

oo) «Rota preferencial», o itinerário predefinido para alcançar uma determinada zona situada na área adjacente do aeródromo, com saída a partir de um portão de emergência ou de outra saída do aeródromo;

pp) «Salvamento e luta contra incêndios», o conjunto de meios e procedimentos, disponibilizados pelos aeródromos, cujo objetivo primário é a promoção da criação e manutenção de condições de sobrevivência perante um incidente ou acidente aeronáutico;

qq) «SBA» Serviço de Brigadas de Aeródromo;

rr) «SBSLCL», Serviço Básico de Salvamento e Luta Contra Incêndios;

ss) «SEA», Serviço de Equipamentos de Apoio;

tt) «Situação pontual», a situação planeada que acontece não respeitando o cumprimento de horários ou compromissos e não se repete no tempo;

uu) «Situação imprevista», a situação inopinada que acontece não respeitando o cumprimento de horários ou compromissos e não se repete no tempo;

vv) «Sistema fixo de extinção», os meios de extinção instalados ou colocados na plataforma de um heliporto, assim como os equipamentos que os alimentam;

ww) «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;

xx) «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;

yy) «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;

zz) «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;

aaa) «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;

bbb) «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.

ccc) «SLCI», Salvamento e Luta Contra Incêndios;

ddd) «SSLCI», Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios;

eee) «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, os primeiros veículos de combate a incêndios estão posicionados para projetar, no mínimo, 50 % do débito especificado em função da categoria de SLCI do aeródromo;

fff) «Veículo de combate a incêndios em aeronaves», veículo destinado ao combate a incêndios em aeronaves, que cumpre as características técnicas de referência da OACI e que, simultaneamente, pode transportar equipamentos de apoio prioritário;

ggg) «Veículo adaptado para combate a incêndios em aeronaves», veículo adaptado para o combate a incêndios em aeronaves, que não cumprindo ou cumprindo parcialmente as características técnicas de referência da OACI, cumpre as características técnicas de referência previstas no presente regulamento e que, simultaneamente, pode transportar equipamentos de apoio prioritário, mas que não pode ser utilizado em meios de socorro de nível de SSLCI.

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 total da aeronave e a largura máxima da fuselagem das mesmas, bem como as dimensões máximas das aeronaves de asa rotativa, tendo em consideração o comprimento total da aeronave, 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 de dispor ou ter acesso, por qualquer meio ao seu alcance, a 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 — No âmbito da primeira intervenção, constitui prioridade dos meios de socorro criar e manter as condições de sobrevivência para as vítimas ou ocupantes, bem como criar condições para a fuga e o salvamento dos mesmos.

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 e qualificação deve observar, no mínimo, 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 e qualificação deve observar, no mínimo, 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 e qualificação deve observar, no mínimo, 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 inhóspitas, sobre as quais se situem corredores de aproximação ou de descolagem de aeronaves, na área adjacente ao aeródromo, 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) Verificar junto das autoridades com responsabilidades para a disponibilização dos meios de sobrevivência nessa área se os meios de socorro adequados estão assegurados em conformidade com as competências legais de tais entidades.

Artigo 8.º

Disponibilização dos meios de socorro

1 — Os aeródromos, através do operador de aeródromo, 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 disponha dessa capacidade.

2 — Sempre que o operador de aeródromo recorra à prestação de serviços, total ou parcial, 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) No mínimo, dois pontos de amarração, situados em lados opostos da plataforma, com capacidade para suportar a aeronave crítica do heliporto, em caso de estabilidade precária, motivada por uma situação de incidente ou acidente.

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 3 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, para outra que não a aprovada pela ANAC, 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 ao 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 utilização da pista por uma única aeronave, seja na operação de aterragem ou de descolagem;

b) Sempre que o aeródromo pretenda a utilização da pista por mais que uma aeronave, seja na operação de aterragem ou de 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.

c) A operação noturna no aeródromo determina a disponibilização, no mínimo, de meios de socorro de nível de SBA, devendo o operador de aeródromo, em tais situações, garantir a publicitação na AIP e no Manual VFR do procedimento de coordenação a observar para a utilização da infraestrutura nos voos em causa.

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 em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 12.º

2 — Excecionalmente, 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 no aeródromo deve ser inferior a 700 nos três meses consecutivos de maior movimento;
- 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; e
- c) A alteração da categoria de SLCI apenas é admitida para a categoria imediatamente inferior à categoria de SLCI fixada nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 12.º

3 — Exceto quando realizados em aeronaves com categoria 1 de SLCI, em resultado de uma situação pontual ou imprevista, o aeródromo pode apoiar o movimento de uma aeronave com recurso à disponibilização de meios humanos que cumpram o disposto nos n.ºs 8 a 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 à intervenção, assim como do número de veículos corresponda efetivamente à categoria de SLCI da aeronave em causa.

4 — 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.

5 — A categoria de SLCI do aeródromo para apoio a aeronaves em operações exclusivas de transporte aéreo de carga, pode ser reformulada de acordo com o n.º 2 do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

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, nas quantidades e taxas de descarga mínimas indicadas nas tabelas constantes do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante:

- 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 sistemas fixos de extinção.

Artigo 18.º

Agente extintor principal

1 — O agente extintor principal deve ser 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 data de validade ou da data para a realização de um novo teste, 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 sistemas 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 sistemas 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 deve ser aquela que o certificado do fabricante lhe confere.

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 data de validade ou da data para a realização de um novo teste, 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 dispõem 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 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 sistemas 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 do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, as quantidades de agente extintor a disponibilizar devem ser recalculadas, bem como as respetivas taxas de descarga, de acordo com o previsto no Capítulo II do *Airport Services Manual* (Documento 9137), Parte I.

Artigo 21.º

Reservas de agente extintor

1 — A contabilização das reservas de agente extintor pode considerar o agente existente em excesso nos veículos afetos aos meios de socorro, face aos requisitos para 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 contabilizada 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 construídos e localizados 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 dispõem 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 à intervenção 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, preferencialmente, com os primeiros meios de resposta externa.

Artigo 26.º

Substituição de equipamentos com anomalias

1 — Sempre que um equipamento não reúna condições de 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, sempre que essa entidade o possa disponibilizar.

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

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;
- 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

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, no início do primeiro turno do dia;
- 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 à intervenção

Artigo 34.º

Localização dos equipamentos de apoio prioritário à intervenção

1 — Os equipamentos de apoio prioritário à intervenção 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 à intervenção 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 à intervenção devem ser disponibilizados da seguinte forma:

a) Devidamente acondicionados e colocados numa caixa (tipo *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 à intervenção devem ser disponibilizados da seguinte forma:

a) Devidamente acondicionados e colocados numa caixa (tipo *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 elétricos

1 — Os equipamentos de apoio prioritário à intervenção, eletrónicos e elétricos, 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 à intervenção, eletrónicos e elétricos:

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 nas Normas Europeias (EN) e Normas Portuguesas (NP) EN 443, NP EN 469, NP EN 659, NP EN 13911 e EN 15090.

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, quando submetido a condições de normal utilização.

2 — Qualquer artigo componente do EPI tem a validade que o fabricante lhe atribuir ou, em alternativa, enquanto mantiver as condições técnicas de fabrico que deram origem à sua certificação conforme a EN ou NP respetiva, não devendo ser utilizados quando tal não se verificar.

3 — A reconversão de qualquer artigo constituinte do EPI deve garantir as condições e especificações técnicas de fabrico e a certificação segundo a respetiva EN.

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 de acordo com a respetiva EN.

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 SLCI ou SBSLCI são do tipo ARICA e devem cumprir as normas técnicas aplicáveis, nomeadamente a NP 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 NP EN 137; ou

b) Em alternativa, e nos termos do presente regulamento, pode ser utilizado um AFPFC, que deve cumprir as normas técnicas aplicáveis, nomeadamente as NP EN 136, EN 143 e EN 14387, considerando sempre que este equipamento tem limitações específicas de utilização, sobretudo em espaços interiores e em operações de salvamento e luta contra incêndios.

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 os utilizem, os mesmos devem garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento.

SECÇÃO IV

Sistemas fixos de extinção

Artigo 40.º

Admissibilidade de recurso a sistemas fixos de extinção

1 — A atividade aérea de helicópteros pode ser apoiada com recurso a sistemas fixos de extinção.

2 — Os sistemas 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

Características dos sistemas fixos de extinção

1 — As características dos sistemas fixos de extinção devem cumprir o disposto no 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 sistemas 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 sistemas 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 sistemas 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 para debitar a quantidade de agente extintor correspondente à categoria de SLCI do aeródromo, devem garantir um tempo de resposta igual ou inferior ao de referência do aeródromo, acrescido de um minuto e, simultaneamente, garantir sem quebra a continuidade da projeção de agente extintor.

3 — O disposto no número anterior aplica-se aos aeródromos que disponham de veículos de combate a incêndios em aeronaves ou veículos adaptados para o combate a incêndios em aeronaves.

Artigo 44.º

Procedimentos específicos para condições adversas

1 — Os aeródromos devem dispor de procedimentos específicos que garantam, 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 sistemas 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 ou os sistemas fixos de extinção, permite a aplicação de 50 % da taxa de descarga correspondente à categoria de SLCI do aeródromo;
 - ii) Os elementos envolvidos no teste estiverem devidamente equipados com o EPI;
 - iii) 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
 - iv) Os sistemas fixos de extinção estiverem a projetar espuma.

2 — Para efeitos de teste, a projeção de espuma mencionada nas sublinhas iv) e v) da alínea f) do número anterior é substituída por projeção de água.

3 — Nos meios de socorro de nível de SSLCI, no decurso da deslocação entre o local onde está posicionado o veículo e o local da ocorrência, nenhum operador carece de utilizar as luvas de proteção.

4 — Nos meios de socorro de nível de SBSLCI ou de SBA, 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 — O teste ao tempo de resposta pode ser efetuado no âmbito do programa de formação, qualificação e treino.

2 — Os meios de socorro de nível de SSLCI devem testar o tempo de resposta, de acordo com o disposto no presente regulamento, no mínimo trimestralmente.

3 — 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 quinzenalmente.

4 — 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, nas superfícies de aproximação e descolagem.

4 — Existindo algum tipo de obstáculo nos caminhos internos de acesso de emergência, deve o operador de aeródromo 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, nas superfícies 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 executável e aplicável as rotas preferenciais devem abranger as seguintes áreas sobrevoadas pelas aeronaves que utilizam o aeródromo:

- a) Superfície de aproximação;
- b) Superfície 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

A verificação das condições de circulação nas rotas preferenciais pode ser efetuada no âmbito do programa de formação, qualificação e treino e devem ser executadas 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, Parte I, 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 executando o menor número de curvas, 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 de abertura elétrica, estes devem dispor de um comando único que permita a sua abertura e devem dispor igualmente de um sistema manual de abertura que garanta a abertura em tempo útil.

2 — O tempo de abertura dos portões 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 caráter 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 dedicada para os meios de socorro do aeródromo, denominada canal de trabalho, para ser utilizado 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;

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;

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

1 — Os meios de socorro podem apoiar a atividade aérea de helicópteros 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 à intervenção, 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 em aeronaves ou de veículos adaptados para combate a incêndios em aeronaves, conforme aplicável, 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 dos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SSLCI, devem cumprir as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Documento 9137-NA/898, Parte I.

3 — Sempre que os veículos existentes nos aeródromos cumpram as especificações técnicas de referência da OACI, constantes do Documento 9137-NA/898, Parte I, 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, Parte I, mas estejam ao serviço de aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCI, SBA ou SEA, devem cumprir no mínimo 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, Parte I, 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, Parte I, 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 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 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, colocados em cada um dos painéis laterais do veículo, assim como no seu painel traseiro, 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;
- k) Número de lugares da cabine de condução.

Artigo 63.º

Substituição de veículos com anomalias

1 — Sempre que um veículo apresente alguma anomalia nos sistemas auto, de extinção ou auxiliares instalados, não reunindo condições de 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:

- a) A situação operacional dos sistemas sujeitos a manutenção; e
- b) A conformidade final dos sistemas com as especificações técnicas de fabrico ou equivalentes.

Artigo 66.º

Planos de inspeções e testes

1 — Todos os veículos em utilização nos meios de socorro devem ter garantido um plano de inspeção, 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 inspeções que devem cumprir o seguinte:

a) A inspeção dos sistemas auto dos veículos matriculados, deve ser efetuada através das inspeções periódicas obrigatórias, executadas por entidades legalmente habilitadas para o efeito;

b) Para a inspeção dos sistemas auto dos restantes veículos, o operador de aeródromo deve garantir a realização de inspeções adequadas, podendo recorrer a meios próprios ou a entidades terceiras, desde que em qualquer dos casos haja capacidade técnica para o efeito;

c) A inspeção dos sistemas de extinção deve ser executada 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;
- iv) Pelo operador de aeródromo, desde que com capacidade técnica para o efeito.

d) A inspeção dos sistemas auxiliares deve ser executada por uma das seguintes entidades:

- i) Pelo fabricante;
- ii) Por entidade formalmente reconhecida pelo fabricante como tendo capacidade para o efeito;
- iii) Pelo operador de aeródromo, desde que com capacidade técnica para o efeito.

3 — Independentemente do cumprimento das inspeções enumeradas no número anterior, 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.

4 — No mínimo, 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) Os sistemas de extinção por água devem ser testados, no mínimo, diariamente;
- b) Os sistemas de extinção por espuma, nos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SLCI devem ser testados, no mínimo, trimestralmente;
- c) Os sistemas de extinção por espuma, nos aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SLCI, SBA ou SEA, devem ser testados, no mínimo, semanalmente.

d) Os sistemas de extinção por pó químico devem ser testados, no mínimo:

- i) Trimestralmente pressurizando-se todo o circuito até ao depósito de pó químico; e
- ii) Anualmente pressurizando-se todo o circuito, incluindo o depósito de pó químico.

e) Os sistemas auxiliares devem ser testados, no mínimo, mensalmente.

5 — Os testes referidos nos números anteriores 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 ser verificados de acordo com os requisitos definidos pelo fabricante, ou quando tal não esteja previsto, de acordo com a opção do operador de aeródromo não excedendo a periodicidade mensal, nos termos seguintes:

- a) A verificação é efetuada 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 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 com desempenho de funções permanentes no SSLCI.

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 de 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 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 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 e antes de integrarem o módulo de *on job training* respetivo quando não seja imediatamente integrado no SSLCI;

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 ou supervisor e de GPCM que desempenhe funções em permanência no SSLCI, cabendo ao operador, de forma uniforme em todas as suas infraestruturas, 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 — Nenhum operacional em funções nos meios de socorro de nível de SSLCI, deve estar mais que um ano civil sem ser submetido a formação de qualificação e treino no âmbito da sua função.

4 — 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, em suporte de

papel ou digital, para consulta e recolha de evidências pelas 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 e o aeródromo onde vai prestar serviço;

b) Constituição formal de um *dossier* técnico pedagógico;

c) Frequência com aproveitamento de um período de “*on job training*” com a duração adequada à complexidade da função e do aeródromo, com o mínimo recomendado de 25 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 sistemas fixos de extinção e os demais equipamentos adequados à categoria do aeródromo, na sua máxima capacidade de intervenção.

2 — Os veículos e os sistemas fixos de extinção devem ser guarnecidos de forma a proporcionar, em simultâneo, a descarga máxima de agente extintor principal e complementar exigido para o nível de socorro face à categoria estabelecida para o aeródromo.

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; e

b) As necessidades específicas decorrentes dos tipos de aeronaves que utilizam o aeródromo.

4 — Para efeitos da determinação do número de efetivos, recomenda-se que a operacionalização de outros veículos que não os de combate a incêndios em aeronaves, utilizados igualmente nas operações de socorro, seja efetuada com recurso a um reforço de outros meios humanos.

5 — O número mínimo de efetivos para cada turno, 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 120 dias, ininterruptamente, não tenha sido sujeito a um módulo de *on job training* direcionado e com uma carga horária mínima de 25 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 sistemas 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.

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 — No SBSLCI, compete ao comandante das operações de socorro, nomeadamente:

- 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 — No SBA, 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 comandante das operações de socorro, 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 ou com formação formalmente equivalente.

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, SBSLCI ou SBA devem dispor de um programa de formação, qualificação e treino.

2 — Os aeródromos que adotem meios de socorro de nível de 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 e, devendo cumprir os requisitos aplicáveis ao nível de serviço disponibilizado.

4 — Nos aeródromos com meios de socorro de nível de SSLCI ou de SBSLCI, o programa de formação, qualificação e treino deve ser coordenado e gerido por um elemento com competências para o efeito, nomeado pelo operador de aeródromo.

5 — Nos aeródromos com meios de socorro de nível de SBA ou de SEA os programas de formação, qualificação e treino e de formação e treino, respetivamente, devem ser coordenados e geridos pelo diretor de aeródromo.

6 — O programa de formação, qualificação e treino deve ser estruturado como um documento individualizado, devendo cumprir os requisitos aplicáveis ao nível de serviço disponibilizado.

7 — Nos aeródromos que disponibilizem meios de socorro de nível de SSLCI, o programa referido no número anterior pode ser inserido num programa transversal do operador 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 PEA, bem como os procedimentos aí constantes, subordinam-se exclusivamente às normas da aviação civil e são aprovados pela ANAC, no âmbito da aprovação do manual de aeródromo, tomando por referência o Documento 9137/NA/898, Parte VII, da OACI.

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, no mínimo, 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, bem como de quaisquer outros que venham a estar certificados em iguais circunstâncias dos referidos, 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, bem como de quaisquer outros que venham a estar certificados em iguais circunstâncias dos referidos, 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, bem como de quaisquer outros que venham a estar certificados em iguais circunstâncias dos referidos, até 1 km de raio do início e 1 km 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, bem como de quaisquer outros que venham a estar certificados em iguais circunstâncias dos referidos, e também na 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, bem como de quaisquer outros que venham a estar certificados em iguais circunstâncias dos referidos, e também da aerogare civil das Lajes, até 1 km de raio do início e 1 km 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.

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 — O operador de aeródromo deve, junto das entidades locais competentes, verificar a existência de um plano de emergência externo, que deve estar articulado com o PEA.

2 — Da mesma forma, o operador de aeródromo deve, junto das entidades competentes, verificar a existência de um plano prévio de intervenção adequado ao PEA.

3 — Para aferição dos procedimentos inscritos no PEA, deve ser realizado um exercício à escala total com a periodicidade de dois anos.

4 — 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; e
- Um exercício de secretária global.

5 — O PEA deve ser elaborado observando um modelo comum a todas as infraestruturas do operador, que cumpra os seguintes procedimentos:

- Devem ser utilizadas as siglas, abreviaturas e demais terminologia da OACI na sua elaboração;
- O documento deve ser identificado com o número da edição que se deve manter inalterada enquanto o referido modelo estrutural se mantiver em vigor;

c) 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);

d) Enquanto o modelo estrutural estiver em vigor, todas as alterações ao seu conteúdo têm reflexo apenas no número da revisão do PEA;

e) A revisão deve ser identificada de acordo com o seguinte formato: número da revisão seguido da data de publicação (exemplo: Revisão 1/01JAN2017);

f) Qualquer alteração ao conteúdo de uma versão do PEA tem reflexo no número da revisão e requer aprovação da ANAC.

6 — O envio à ANAC, pelo operador de aeródromo, 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)*.

7 — O envio à ANAC, pelo operador de aeródromo, de uma nova revisão 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) 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).

8 — A publicação do PEA 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 PEA 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 bi-anualmente 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, pelo operador de aeródromo, 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 pelo operador de aeródromo, 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 Documento 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, pelo operador de aeródromo, 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 PEA, 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, ao operador de aeródromo ou ao prestador de serviços conforme aplicável, a análise e seleção dos processos individuais dos candidatos, para verificação do cumprimento dos pré-requisitos estabelecidos.

3 — Preferencialmente, o curso de operador de SBA não deve ser frequentado por um grupo de formandos inferior a quatro nem superior a 12 elementos.

4 — Preferencialmente, o curso de operador de SBSLCI não deve ser frequentado por um grupo de formandos inferior a cinco nem superior a 14 elementos sendo que o módulo de condução defensiva, preferencialmente, deve ser frequentado por um mínimo de 10 elementos e máximo de 14.

5 — No âmbito da formação do curso de primeiros socorros as práticas em contexto de formação podem ter um único formador para o grupo de formandos que não exceda os 12 elementos.

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 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 e o número de formandos de cada curso.

Artigo 93.º

Coordenação técnico-pedagógica

A entidade formadora deve nomear um Coordenador Técnico-Pedagógico com as competências adequadas às atividades formativas a desenvolver.

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 pode 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 à formação em que estejam definidos os objetivos pedagógicos, os conteúdos programáticos desenvolvidos, duração, material de apoio, bem como o sistema de assiduidade e critérios de avaliação.

3 — A entidade formadora deve 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 assegurar que todas as instalações por si utilizadas possuem planos de segurança e saúde.

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 e conforme aplicável à tipologia da ação formativa:

- a) Equipamento audiovisual adequado, nomeadamente, 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 conteú-

dos programáticos e a necessidade de treinar competências no âmbito da prática simulada em contexto de formação.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, a entidade formadora deve considerar a utilização de equipamentos e veículos que cumpram os requisitos mínimos para os equipamentos e veículos em utilização nos aeródromos de destino dos formandos.

4 — Todas as ferramentas e equipamentos devem possuir, quando tal seja legalmente necessário, 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, no âmbito da formação de pessoal com destino à prestação de serviços em meios de socorro de nível de SSLCI, 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, no âmbito da formação de pessoal com destino à prestação de serviços em meios de socorro de nível de SSLCI, 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 — As atividades em campos de treino para exercícios com e sem fogo real, no âmbito da formação de pessoal com destino à prestação de serviços em meios de socorro de nível de SBSLCI e SBA, são acompanhadas, no mínimo, por um formador para cada grupo de oito formandos.

9 — Qualquer atividade em campo de treino obriga à utilização do EPI correspondente à proteção dos riscos associados a essa mesma atividade.

10 — Em qualquer situação, a entidade formadora deve assegurar a existência de planos de segurança e saúde para todos os campos de treino utilizados, bem como planos de avaliação e gestão de risco.

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.

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 o acompanhamento de 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 digital num único ficheiro em formato “pdf”.

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 101.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.

c) 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 digital num único ficheiro em formato “pdf”.

4 — 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 de 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 solicitada 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 de acordo com o seguinte procedimento:

- a) Quando a entidade formadora seja certificada pela DGERT, deve utilizar o seu próprio modelo de *dossier*;
- b) Quando a entidade formadora não seja certificada pela DGERT, deve utilizar o modelo disponibilizado na página eletrónica da ANAC.

3 — 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 e respetiva carga horária 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 — No âmbito da formação inicial ou complementar de pessoal com destino à prestação de serviço em meios de socorro de nível de SSLCI, o sistema de avaliação dos formandos deve contemplar, sempre que se justifique, uma avaliação inicial diagnóstica.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, compete à entidade formadora decidir se é necessário efetuar uma avaliação inicial diagnóstica.

4 — 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 e desta forma direcionar os conteúdos programáticos.

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, caso se justifique.

Artigo 113.º

Avaliação contínua

1 — A avaliação contínua tem por objetivo o acompanhamento e controlo do progresso registado na aprendizagem dos formandos, 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 de formação, na fase de seleção, a entidade formadora, o operador de aeródromo ou o prestador de serviços, devem prever a realização de testes psicológicos direcionados ao exercício da função 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 ou o curso de gestão de emergências ou de gestão de crises, em conformidade com o disposto no artigo anterior, sendo a presente situação aplicável apenas aos candidatos que não sejam chefes de serviço ou departamento;
- 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, exceto para o curso referido na alínea c) do n.º 1, em que acresce a necessidade de comprovada experiência operacional;
- e) O pedido deve ser apresentado à ANAC pelo titular do curso ou pelo operador de 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.

Artigo 119.º

Identificação dos elementos intervenientes no PEA dos aeródromos com nível de SSLCI

O disposto nas alíneas b) a e) do n.º 5 do artigo 8.º do Anexo II aplica-se apenas às aquisições de capacetes que ocorram após a entrada em vigor do presente regulamento.

CAPÍTULO XIII

Disposições finais

Artigo 120.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 31 de julho de 2020.

Artigo 121.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 1 do artigo 5.º do Anexo III e nos n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º do Anexo IV ao presente regulamento, do qual fazem parte integrante, que entram em vigor no dia 1 de janeiro de 2019;

c) Do disposto no n.º 3 do artigo 5.º do Anexo III e no n.º 5 do artigo 5.º do Anexo IV ao presente regulamento, do qual fazem parte integrante, que entram em vigor no dia 1 de janeiro de 2021;

d) Do disposto no Anexo VIII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, que entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2018.

11 de maio de 2017. — O Presidente do Conselho de Administração,
Luis Miguel Ribeiro.

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 total 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 — Para efeitos de reclassificação da categoria de SLCI do aeródromo para apoio a aeronaves exclusivas de carga, deve utilizar-se a correspondência de categorias de SLCI apresentada na seguinte tabela:

Categoria de SLCI da aeronave	Reclassificação da categoria de SLCI do aeródromo para aeronaves exclusivas de carga.
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

3 — 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:

Categoria de SLCI da aeronave	Comprimento total da aeronave (metros)
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 100 % das necessidades do reabastecimento total de todos os veículos de combate a incêndios que garantem a sua categoria de SLCI 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 sistemas fixos de extinção.

2 — Recomenda-se que as reservas de água, a disponibilizar fisicamente dentro do aeródromo garantam 200 % das necessidades do reabastecimento total de todos os veículos de combate a incêndios que garantem a categoria de SLCI 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 sistemas fixos de extinção.

3 — 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 sistemas fixos de extinção.

4 — 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 sistemas fixos de extinção.

5 — 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 sistemas 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:

- Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
- Cósgula;
- Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;
- Casaco de proteção ao fogo;
- Calça de proteção ao fogo;
- Luvas resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
- 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:

- Na resposta a incidentes;
- Na resposta a acidentes.

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 rotatividade de pessoal com uma periodicidade que não ponha em causa a saúde dos operadores;
- 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;
- b) Um cilindro ou dois cilindros de serviço de acordo com o modelo do equipamento;
- c) Um cilindro ou dois cilindros de reserva, de acordo com o modelo do equipamento.

4 — O operador de aeródromo deve garantir também o seguinte:

- a) O teste à estanqueidade das peças faciais;
- b) A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;
- c) A capacidade de recarga ou substituição dos cilindros em tempo útil, perante uma situação de emergência;
- d) O teste hidrostático de todos os cilindros, 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 dos cilindros de reserva distribuídos 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) É igual ou inferior a 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 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 fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, deve observar o seguinte:

- a) A intervenção é igual ou inferior a três minutos, recomendando-se como objetivo operacional que não exceda dois minutos;
- b) Os meios de extinção devem estar em estado de utilização imediata;
- c) Os equipamentos de apoio à intervenção devem ser disponibilizados em local imediatamente adjacente à plataforma, em estado de utilização imediata.

3 — O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SSLCI em heliportos com plataformas de superfície que não estando fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, se constituem como uma plataforma individualizada, é imediato.

4 — O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SSLCI 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 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 — Recomenda-se que, se praticável, os meios de socorro do SSLCI possam ter a possibilidade de, em situação de emergência com uma aeronave, comunicar com a tripulação da mesma.

6 — O aeródromo deve dispor de um procedimento que permita a mobilização imediata dos efetivos do SSLCI que encontrando-se no aeródromo não estejam no quartel.

7 — O aeródromo deve dispor igualmente de um procedimento que permita a mobilização imediata daqueles que não se encontrem de serviço no aeródromo, de acordo com as necessidades operacionais.

Artigo 6.º

Número de efetivos por turno

1 — Num aeródromo com pista, de categoria de SLCI igual ou inferior a 5, que adote meios de socorro de nível de SSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoiar aeronaves com capacidade para transportar um número máximo de ocupantes igual ou inferior a 10, 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 com pista, de categoria de SLCI igual ou inferior a 5, que adote meios de socorro de nível de SSLCI, o número mínimo de efetivos a disponibilizar por turno de serviço para apoiar aeronaves com capacidade para transportar mais de 10 ocupantes, é o seguinte:

- a) Quatro operadores, sendo um 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 sistemas 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.

4 — Em aeródromos situados junto a zonas de difícil acesso, nomeadamente zonas aquáticas, pantanosas ou montanhosas, sobre as quais se situem superfícies 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, permitindo a diferenciação de

forma clara, rápida e inequívoca, pelo que o operador, de forma uniforme em todas as suas infraestruturas, deve observar o seguinte:

a) O GPCM deve ser identificado com recurso à utilização de colete 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 com uma lista contínua de cor branca refletora, com 10 cm de largura, que deve ligar o bordo da zona da proteção de nuca ao bordo da zona da viseira;

c) Os restantes operadores devem ser identificados com recurso à utilização de um capacete com uma lista contínua de cor vermelha refletora, com 10 cm de largura, que deve ligar o bordo da zona da proteção de nuca ao bordo da zona da viseira;

d) Os restantes operadores devem ser identificados com recurso à utilização de um capacete com uma lista contínua de cor amarela refletora, com 10 cm de largura, que deve ligar o bordo da zona da proteção de nuca ao bordo da zona da viseira.

e) A cor de fundo dos capacetes anteriormente referidos deve garantir a conspicuidade das listas referidas nas alíneas b), c) e d).

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 — Recomenda-se, quando possível, que 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 — O funcionamento do PCM deve ser assegurado pela presença do GPCM, e, em função das necessidades da situação, pela presença de representantes das demais entidades localmente consideradas imprescindíveis às operações de socorro.

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, pode a nomeação para o desempenho da função de GPCM ser efetuada de entre elementos com formação funcional em operações aeroportuárias, com fundamentos curriculares sobre gestão de emergências aeroportuárias e que exerçam funções no respetivo aeródromo, 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, deve o mesmo ser ativado 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, preferencialmente, o único formando integrado na equipa; e
- c) Preferencialmente, 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 de um período de *On job training*, nos termos 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
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).

Módulo	Unidade formativa/carga horária (horas)		
SSLCI/OPG Desencarceramento aeronáutico	Generalidades Aeronaves Equipamentos utilizados em aeronáutica. Técnicas Exercícios práticos	Análise estatística de acidentes aeronáuticos. Riscos presentes nos acidentes aeronáuticos Materiais — resistência Materiais — comportamento ao corte Sistemas de aeronaves Estrutura de aeronaves Equipamentos de corte Equipamentos de arrombamento Equipamentos para estabilização de aeronaves Equipamentos para resgate de vítimas Técnicas de abertura de acessos Técnicas de desencarceramento Técnicas para estabilização de aeronaves Técnicas para resgate de vítimas Exercícios de abertura de acessos Exercícios de desencarceramento Exercícios de estabilização de aeronaves Exercícios de resgate de vítimas	25
SSLCI/OPG Exercícios Práticos	Exercícios práticos de desempenho funcional em campo de treino aeronáutico, com o mínimo de 25 horas, 16 das quais em exercícios de fogo real.	25	
SSLCI/OPG <i>On Job Training</i>	Conteúdo a ser definido pelo operador, garantindo a adequabilidade ao aeródromo e à função a desempenhar.	75 ⁽¹⁾ ou 125 ⁽²⁾	

⁽¹⁾ A carga horária mínima do *on job training* é de 75 horas quando a formação é lecionada no aeroporto de destino do formando.

⁽²⁾ A carga horária mínima do *on job training* é de 125 horas quando a formação não é lecionada no aeroporto de destino do formando.

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 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.

6 — 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.

7 — 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 Familiarização com o aeródromo Familiarização com o plano de emergência do aeródromo Comunicações Gestão de equipas	25
SSLCI/CE Aeronaves	Familiarização com aeronaves Evacuação de aeronaves Materiais compósitos	25
SSLCI/CE Veículos e Equipamentos	Veículos do SSLCI Equipamentos e ferramentas do SSLCI	25
SSLCI/CE Segurança Operacional	Segurança operacional do SSLCI Equipamentos de proteção individual e respiratória	25

Módulo	Unidade formativa/carga horária (horas)	
SSLCI/CE Combate a Incêndios em Aero- naves.	Agentes extintores e sua aplicação Matérias perigosas Operações do SSLCI Práticas diversas de desempenho funcional.....	50
SSLCI/CE Exercícios Práticos.	Exercícios práticos de desempenho funcional em campo de treino aeronáutico, com o mínimo de 25 horas, 16 das quais em exercícios de fogo real.	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

⁽¹⁾ Se o curso for lecionado no aeroporto de destino do formando não há lugar à frequência do presente módulo.

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 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 mínima de chefe de equipa, podendo desempenhar funções operacionais apenas quando se encontrarem cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

- Encontrar-se integrado numa equipa com o mínimo de quatro elementos;
- Ser, preferencialmente, o único formando integrado na equipa;
- 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 a totalidade do programa formativo, têm validade de três anos, podendo integrar outro curso neste período, para completar a sua formação;

9 — Sendo o curso lecionado internamente pelo operador de aeródromo, aplicam-se as seguintes normas específicas à nomeação dos formadores:

a) Devem possuir fundamentos curriculares adequados para poderem ser nomeados formadores de determinada matéria;

b) Devem possuir, no mínimo, cinco anos de experiência no exercício de funções nos meios de socorro de um aeródromo cujo nível de SSLCI, no mínimo, seja igual àquele a que os formandos se destinam, tratando-se de matérias específicas de socorro aeronáutico;

c) Devem ser nomeados pelo operador de 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;

d) O operador de aeródromo deve comunicar à ANAC a nomeação dos formadores e os 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 Organização do SSLCI Níveis de proteção	50
SSLCI/CT-SUP Segurança Operacional	Segurança e saúde no trabalho Liderança operacional Fatores humanos Preservação de evidências	50
SSLCI/CT-SUP Gestão de Emergências Ae- roportuárias.	Responsabilidades do chefe de turno ou supervisor (inclui a participação tutelada pelo CT-SUP em funções, no mínimo em um exercício à escala total preferencialmente no aeródromo onde o formando desempenha funções e onde ele vai executar o pleno desempenho da função de CT-SUP). Organização das entidades presentes no teatro de operações Estudo de casos	50
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

Módulo	Unidade formativa/carga horária (horas)	
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

⁽¹⁾ Se o curso for lecionado no aeroporto de destino do formando não há lugar à frequência do presente módulo.

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 que o presente curso se constitui como a base do conhecimento a ser lecionado para as funções de coordenação e chefia, sendo direcionado para o desempenho de funções de chefia de turno ou supervisor e como formação base para a atribuição de competências a elementos com formação funcional em operações aeroportuárias com destino ao desempenho de funções de GPCM.

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:

- Ser o único formando integrado no turno;
- O tutor deve ser o chefe de turno ou supervisor do referido turno.

7 — O disposto nos n.ºs 4 e 5 não é aplicável a elementos com formação operacional aeroportuária, candidatos a GPCM, designadamente a técnicos de operações aeroportuárias.

8 — Podem frequentar o curso de chefe de turno ou supervisor os candidatos que:

- 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, ou tenham exercido por um período mínimo efetivo e contínuo de dois anos a função de oficial de operações aeroportuárias, conforme aplicável;
- Tenham frequentado com aproveitamento o curso funcional de chefe de equipa de bombeiro de aeroporto; ou
- Tenham formação aeroportuária e que exerçam funções no respetivo aeroporto, desde que propostos pelo operador de aeródromo e aprovado pela ANAC.

9 — 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.

10 — 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 Gestão de Emergências Aeroportuárias.	Responsabilidades do GPCM (recomenda-se a participação tutelada pelo GPCM em funções, no mínimo, em um exercício à escala total, preferencialmente no aeródromo onde o formando desempenha funções e onde ele vai executar o pleno desempenho da função de GPCM). Ferramentas de gestão Operacionalização do PCM	25
SSLCI/GPCM Estudo de Caso	Estudo de 10 casos, de diferentes situações de emergência, em aeroportos de diferentes categorias de SLCI.	25
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 ser direcionado para o desempenho da função de GPCM de aeroporto onde o formando pretende vir a desempenhar funções.

4 — Podem frequentar o curso de GPCM de aeroporto os candidatos que:

- Tenham frequentado com aproveitamento o curso de chefe de turno ou supervisor de bombeiro de aeroporto; ou
- Tenham exercido por um período mínimo efetivo e contínuo de cinco anos, nos últimos oito anos, a função de chefe de turno ou supervisor de bombeiro de aeroporto ou tenha exercido funções em operações aeroportuárias, por um período mínimo efetivo e contínuo de cinco anos.

5 — Antes de assumir funções, o candidato a GPCM deve participar no planeamento de um exercício à escala total do aeroporto onde vai desempenhar funções, tutelado pelo GPCM em funções.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, no decurso do período de planeamento recomenda-se o acompanhamento dos trabalhos das reuniões do comité de emergência do aeroporto.

7 — Exceciona-se do disposto nos n.ºs 5 e 6 os candidatos a GPCM que anteriormente já tenham participado no planeamento de um exercício idêntico, desde que existam evidências de tal situação.

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 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 de aeródromo, os módulos de desencarceramento e de socorrismo.

3 — A área de qualificação interna abrange, entre outros considerados de interesse pelo operador de aeródromo, os módulos mencionados nos n.ºs 2 e 3 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 de 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 na área do planeamento ou da execução, mas preferencialmente na área 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 sobre o dia 31 de dezembro do ano em que foram concluídos.

5 — Aplicam-se à revalidação ou recertificação dos módulos de qualificação interna as seguintes normas:

- Deve ser efetuada antes do final do prazo de validade do módulo de qualificação;
- Exceionalmente, pode ser efetuada até aos três meses subsequentes ao final da validade do módulo de qualificação;
- 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;
- 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz

parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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:

- Capacete com viseira e proteção de nuca, com capacidade para utilização com ARICA e possibilidade de utilização com meios de comunicação;
- Cógula;
- Peça facial para equipamento de proteção respiratória em uso;
- Casaco de proteção ao fogo;
- Calça de proteção ao fogo;
- Luvas, resistentes ao calor, à penetração por líquidos e à ação mecânica de objetos pontiagudos ou cortantes;
- 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:

- Na resposta a incidentes;
- Na resposta a acidentes.

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:

- Um suporte dorsal com todos os elementos que o compõem;
- Um cilindro ou dois cilindros de serviço de acordo com o modelo do equipamento.

4 — O operador de aeródromo deve garantir também o seguinte:

- O teste à estanqueidade das peças faciais;
- A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;
- A capacidade de recarga ou substituição dos cilindros em tempo útil, perante uma situação de emergência;
- O teste hidrostático de todos os cilindros, de acordo com a regulamentação em vigor;
- O controlo da qualidade do ar carregado;
- 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) É igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
- b) Preferencialmente, como objetivo operacional, não deve exceder um minuto e trinta segundos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
- c) Preferencialmente, deve ser 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, fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, deve observar o seguinte:

- a) Deve ser inferior a dois minutos;
- b) Preferencialmente, e como objetivo operacional, não deve exceder um minuto e 30 segundos;
- c) Os meios de extinção devem estar em estado de utilização imediata;
- d) Os equipamentos de apoio à intervenção devem ser disponibilizados em local imediatamente adjacente à plataforma, em estado de utilização imediata;
- e) O EPI deve estar num local de fácil acesso e arrumado de forma a facilitar a sua utilização no cumprimento do objetivo do tempo de resposta.

3 — O tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SBSLCI em heliportos com plataformas de superfície que não estando fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, se constituem como uma plataforma individualizada, é imediato.

4 — 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 de informação de voo e o 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 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 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 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 sistemas fixos de extinção é de:

- a) Dois operadores gerais SBSLCI;

- b) Um comandante das operações de socorro.

5 — 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.

6 — 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) Comandante das operações de socorro;
- b) Operador chefe de equipa SBSLCI;
- c) Operador motorista SBSLCI;
- d) 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 superfícies 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 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 e veículo identificados de acordo com as alíneas anteriores o aeródromo deve emitir os respetivos cartões de iden-

tificação aeroportuária e livre-trânsitos para acesso ao lado ar, de acordo com os requisitos previstos no programa de segurança do aeródromo;

d) Sempre que o SBSLCI seja ativado, excetuando-se as situações de emergência, o aeródromo deve verificar a identificação dos operacionais e dos veículos mobilizados antes de lhes ser permitido o acesso ao lado ar.

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 11.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 A OACI A Agência Europeia para a Segurança da Aviação O Estado-Membro Portugal Glossário Classificação dos aeródromos Tipos de aeródromos Sistemas de referência Caracterização de um aeródromo	50
	Aeródromos	Classificação das aeronaves Tipo de aeronaves Principais partes constituintes Principais materiais constituintes Principais sistemas	
	Familiarização com aeronaves de asa fixa	Acessos Classificação das aeronaves Tipo de aeronaves Principais partes constituintes Principais materiais constituintes Principais sistemas	
	Familiarização com aeronaves de asa rotativa.	Acessos Generalidades Níveis de proteção e categorias de SLCI Agentes extintores Equipamentos Sistemas fixos de extinção Tempo de resposta Acessos de emergência Instalações Comunicações e alerta Veículos Recursos humanos Operacionalização do PEA Registos	
	Meios de Socorro	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	
	Veículos de combate a incêndios em utilização nos aeródromos.	Técnicas de utilização de equipamentos de desencarceramento. Técnicas de estabilização de aeronaves	
	Salvamento e desencarceramento em aeronaves.	Inspeção de serviço Técnicas e condutas operacionais	
	Segurança operacional	Riscos associados a aeronaves	

Módulo	Unidade formativa/conteúdos/carga horária (horas)		
	<p>Operações</p> <p>Aeronaves de asa fixa que utilizam o aeródromo.</p> <p>Aeronaves de asa rotativa que utilizam o aeródromo.</p> <p>Exercícios de maquete</p> <p>Ações práticas simuladas</p> <p>Ações práticas reais</p> <p>Visita de estudo</p>	<p>Emergências em voo</p> <p>Emergências em terra</p> <p>Acidentes de baixo impacto</p> <p>Acidentes de alto impacto</p> <p>Procedimentos de resposta</p> <p>Planeamento da resposta</p> <p>Generalidades</p> <p>Fontes de ignição de maior risco</p> <p>Posicionamento otimizado</p> <p>Áreas de segurança</p> <p>Imobilização da aeronave</p> <p>Acessos normais</p> <p>Acessos de emergência</p> <p>Áreas de corte</p> <p>Cadeiras e cintos</p> <p>Desativação do <i>cockpit</i></p> <p>Equipamento de socorro a bordo</p> <p>Outros procedimentos</p> <p>Generalidades</p> <p>Aeronaves que utilizam o aeródromo</p> <p>Fontes de ignição de maior risco</p> <p>Posicionamento otimizado</p> <p>Áreas de segurança</p> <p>Imobilização da aeronave</p> <p>Acessos normais</p> <p>Acessos de emergência</p> <p>Áreas de corte</p> <p>Cadeiras e cintos</p> <p>Desativação do <i>cockpit</i></p> <p>Equipamento de socorro a bordo</p> <p>Outros procedimentos</p> <p>Ações simuladas de aplicação de procedimentos operacionais em resposta a emergências tipo.</p> <p>Procedimentos operacionais em resposta a emergências tipo.</p> <p>Combate a incêndios com viatura e montagem de equipamento de produção de espuma, perante fogo real.</p> <p>Visita a hangar de manutenção de aeronaves</p> <p>Visita a meios de socorro de nível de SSLCI</p>	
SBSLCI/OPG Condução Defensiva em Aeródromos.	<p>Mecânica de veículos e cadeia cinemática</p> <p>Controlo dinâmico e operacional</p> <p>Comportamento dinâmico do veículo</p> <p>Condução defensiva</p> <p>Controlo e manutenção</p> <p>Procedimentos específicos aplicáveis à condução em aeródromos.</p> <p>Exercícios</p>	<p>Veículo 4x4, 6x6, 8x8</p> <p>Chassis</p> <p>Suspensão</p> <p>Motor</p> <p>Turbo</p> <p>Intercooler</p> <p>Cadeia cinemática</p> <p>Veículo</p> <p>Posição de condução</p> <p>Dinâmica de travagem</p> <p>ABS</p> <p>ESP</p> <p>Geometria da curva</p> <p>Força centrífuga</p> <p>Hidroplanagem</p> <p>Conceito de condução defensiva</p> <p>Distâncias de segurança</p> <p>Técnicas defensivas</p> <p>Verificações técnicas diárias</p> <p>Tipos de formação em aproximação</p> <p>Responsabilidade das tripulações na aproximação</p> <p>Outros riscos associados</p> <p>Exercícios práticos de condução</p>	24

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 tipo 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 25 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 sobre a data da sua conclusão;
- 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 cargas horárias:
 - i) Área científico-tecnológica: seis horas e 30 minutos;
 - ii) Avaliação da área científico-tecnológica: 30 minutos;
 - iii) Práticas simuladas: 14 horas;
 - iv) Avaliação das práticas simuladas: três horas (exercício de fogo real);
 - v) Práticas em contexto de trabalho: seis horas (visita de estudo).

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 12.º

Reconhecimento de outras formações

Aplica-se ao reconhecimento de cursos equivalentes ao curso de operador de SBSLCI o disposto no artigo 13.º do Anexo II.

CAPÍTULO II

Formação de qualificação

Artigo 13.º

Módulos de qualificação interna

1 — O desenvolvimento dos conteúdos programáticos compete ao operador de 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, com as necessárias adaptações, à nomeação dos formadores dos módulos de qualificação interna o disposto no n.º 9 do artigo 16.º do Anexo II.

Artigo 14.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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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.

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) Um cilindro ou dois cilindros 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 de aeródromo deve garantir:

- a) O teste à estanqueidade das peças faciais;
- b) A capacidade de limpeza e desinfecção das peças faciais;
- c) A capacidade de recarga ou substituição dos cilindros ou dos elementos filtrantes em tempo útil, perante uma situação de emergência;
- d) O teste hidrostático de todos os cilindros, 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) Preferencialmente, como objetivo operacional, não deve exceder um minuto e trinta segundos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
- c) Preferencialmente, deve ser inferior a dois minutos para qualquer ponto da área de movimento.

2 — Em heliportos com plataformas de superfície, fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, 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 inferior a dois minutos;
- b) Preferencialmente, como objetivo operacional, não deve exceder um minuto e trinta segundos;
- c) Os meios de extinção devem estar em estado de utilização imediata;
- d) Os equipamentos de apoio à intervenção devem ser disponibilizados em local imediatamente adjacente à plataforma, em estado de utilização imediata.

3 — Em heliportos com plataformas de superfície, que não estando fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta se constituem como uma plataforma individualizada, 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 heliportos com plataformas elevadas 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.

5 — 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) Preferencialmente, como objetivo operacional, não deve exceder dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;
- c) Preferencialmente, deve ser inferior a três minutos para qualquer ponto da área de movimento.

6 — Em heliportos com plataformas de superfície, fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, 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 inferior a três minutos;
- b) Preferencialmente, como objetivo operacional, não deve exceder dois minutos.

7 — Em heliportos com plataformas de superfície, que não estando fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta se constituem como uma plataforma individualizada, 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.

8 — Em heliportos com plataformas elevadas 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 sistemas 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 superfícies 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 Regulamento da ANAC aplicável aos meios de SLCI em aeródromos. Noções gerais de aeronaves
		7

Módulo	Unidade formativa/conteúdos/carga horária (horas)		
	Operações Visita de estudo Avaliação	Noções gerais de agentes extintores Noções gerais de técnicas de extinção Prontidão operacional Procedimentos de segurança Plano de emergência Causas mais comuns de emergências Intervenção Contacto com aeronave de asa fixa e de asa rotativa (preferencialmente igual(ais) à(s) do aeródromo de origem do formando). Teste teórico	
<i>Observação:</i> A carga horária inclui o mínimo de duas horas de visita de estudo.			
SBA/OPG — Salvamento e Luta Contra Incêndios.	Agentes extintores Salvamento e desencarceramento Equipamentos Segurança Combate a incêndios Exercícios práticos Avaliação	Fenomenologia da combustão Agentes extintores Extintores Técnicas de salvamento e desencarceramento Ferramentas manuais Segurança e proteção individual Redes de incêndios Combate a incêndios Exercícios de extinção de fogo Teste teórico Teste prático	14
<i>Observação:</i> A carga horária inclui o mínimo de oito horas de práticas reais divididas da forma seguinte: Duas horas de ações de utilização do machado tipo <i>Force</i> ou <i>Pry Axe</i> , alavanca tipo Hooligan e cortacintos em veículos em fim de vida e seis horas para utilização de extintores, linhas de mangueiras e equipamento de produção de espuma em ações de combate a incêndios em simuladores de incêndio e veículos em fim de vida.			
SBA/OPG — Primeiros Socorros	Sistema integrado de emergência médica. Exame da vítima Suporte básico de vida Controlo de hemorragias Choque hipovolémico Lesões da pele Fraturas Emergências médicas Intoxicações Traumatismos crânio encefálicos e vértebro-medulares. Avaliação	As fases do SIEM Os intervenientes no sistema Exame primário Exame secundário A cadeia de sobrevivência Algoritmos para a paragem cardiorrespiratória Algoritmos para a obstrução da via aérea Posição lateral de segurança Classificação quanto à origem Classificação quanto à localização Sinais e sintomas Atuação Choque hipovolémico Lesões fechadas Lesões abertas Outro tipo de lesões Queimaduras Classificação Sinais e sintomas Atuação Perda súbita de conhecimento Acidente vascular cerebral Dor torácica Diabetes Dificuldade respiratória Convulsão Tipos de intoxicação Medidas de prevenção Procedimentos Traumatismo crânio encefálico Traumatismo vértebro-medular Técnicas de remoção de vítimas com suspeita de lesão vértebro-medular. Teste teórico Teste prático	21
<i>Observação:</i> 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 tipo de aeronave com que os formandos vão operar no aeródromo de destino;
- b) As ações simuladas de exercícios em aeronaves devem ser executadas, preferencialmente, com o tipo de helicóptero com que os formandos vão operar;

3 — Na realização do módulo de salvamento e luta contra incêndios as práticas reais devem ser desenvolvidas em campo de treino com características específicas para a utilização de fogo real e com utilização mínima de:

- a) Extintor de pó químico seco ABC de 6 kg, na proporção de dois por formando;
- b) Extintor de pó químico ABC de 50 kg, na proporção de dois por ação de formação;
- c) Extintor de dióxido de carbono (CO₂) de 5 kg, na proporção de um por grupo de três formandos;
- d) Extintor de água aditivada ABF de 6 litros, na proporção de um por grupo de seis formandos;
- e) Líquido para produção de espuma, na proporção de 6 litros por formando;
- f) Combustível para queima (gasóleo e gasolina), na proporção de 20 litros por formando;
- g) Veículos ligeiros (em fim de vida), para utilização das ferramentas de desencarceramento e extinção de fogo, na proporção de dois por ação de formação.

4 — Na realização do módulo de primeiros socorros devem ser efetuadas práticas simuladas, desenvolvidas com recurso a dois manequins por cada doze formandos.

5 — 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.

6 — Os módulos de segurança operacional e salvamento e luta contra incêndios, quando frequentados com aproveitamento, têm um prazo de validade de três anos sobre a data da sua conclusão enquanto o módulo de primeiros socorros tem a validade estabelecida pela respetiva entidade formadora, considerando igualmente a sua data de conclusão.

7 — 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) Excepcionalmente, 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 oito horas, onde se incluem seis horas e meia de práticas reais divididas da forma seguinte:
 - i) Hora e meia de exercícios com ferramentas de desencarceramento; e
 - ii) Cinco horas de exercícios de fogo real.
- g) A carga horária mínima aplicável à revalidação ou recertificação do módulo de primeiros socorros é de 14 horas;
- h) As ações de revalidação ou recertificação devem ser desenvolvidas 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.

9 — 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 comprovar ter lecionado cursos de combate a incêndios ministrados por entidades formadoras certificadas, somando uma carga horária mínima de 300 horas, ministradas nos três anos anteriores relativamente à data da ação que vai ministrar.

Artigo 11.º

Reconhecimento de outras formações

1 — Os titulares dos cursos de formação inicial de bombeiro de aeroporto ou de operador de SBSLCI podem desempenhar funções de operador de SBA.

2 — Os candidatos ao curso de operador de SBA que sejam titulares de licenças de piloto, com exceção das licenças de piloto de voo livre ou de licenças de manutenção aeronáutica, não necessitam de frequentar o módulo de segurança operacional.

3 — Os candidatos ao curso de operador de SBA que possuam habilitação legal válida para o desempenho de funções de Bombeiro não necessitam de frequentar o módulo de salvamento e luta contra incêndios.

4 — Os candidatos ao curso de operador de SBA que tenham frequentado um curso de socorrismo ou de primeiros socorros em entidade formadora certificada, desde que o mesmo assegure, no mínimo, o mesmo nível de competências, não necessitam de frequentar o módulo de primeiros socorros.

CAPÍTULO II

Formação de qualificação

Artigo 12.º

Módulos de qualificação interna

Aplica-se aos módulos de qualificação interna do nível de SBA o disposto no artigo 13.º do Anexo III ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

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 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 sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz

parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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 do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, quando em heliportos o apoio à atividade aérea seja disponibilizado com recurso a sistemas 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.

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) Um cilindro ou dois cilindros 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 de aeródromo deve garantir:

a) O teste à estanqueidade das peças faciais;

b) A capacidade de limpeza e desinfeção das peças faciais;

c) A capacidade de recarga ou substituição dos cilindros ou dos elementos filtrantes em tempo útil, perante uma situação de emergência;

d) O teste hidrostático de todos os cilindros, 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 — Em aeródromos com pista, recomenda-se que 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) Seja igual ou inferior a dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;

b) Preferencialmente, como objetivo operacional, recomenda-se que não exceda um minuto e trinta segundos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;

c) Seja inferior a dois minutos para qualquer ponto da área de movimento.

2 — Em heliportos com plataformas de superfície, fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, recomenda-se que 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) É inferior a dois minutos;

b) Preferencialmente, como objetivo operacional, recomenda-se que não exceda um minuto e trinta segundos.

3 — Em heliportos com plataformas de superfície, que não estando fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta se constituem como uma plataforma individualizada, o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA, com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, é imediato.

4 — Em heliportos com plataformas elevadas, o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA com operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, é imediato.

5 — Em aeródromos com pista, recomenda-se que o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, observe o seguinte:

a) Seja igual ou inferior a três minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;

b) Preferencialmente, e como objetivo operacional, recomenda-se que não exceda dois minutos para qualquer ponto da pista em utilização, em ótimas condições de visibilidade e superfície;

c) Seja inferior a três minutos para qualquer ponto da área de movimento.

6 — Em heliportos com plataformas de superfície, fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta, recomenda-se que o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA sem operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, observe o seguinte:

- a) Seja inferior a três minutos;
- b) Preferencialmente, e como objetivo operacional, recomenda-se que não exceda dois minutos.

7 — Em heliportos com plataformas de superfície, que não estando fisicamente enquadradas nas instalações e serviços que logisticamente as suporta se constituem como uma plataforma individualizada, o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, é imediato.

8 — Em heliportos com plataformas elevadas, o tempo de resposta dos meios de socorro de nível de SEA com operadores sem regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço, 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 operacionali-

zação 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 à intervenção disponíveis, incluindo os extintores e os sistemas 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	N.º máximo de lugares	CAT SLCI	N.º máximo de lugares	CAT SLCI	N.º máximo de ocupantes	CAT SLCI	N.º máximo de ocupantes	
Asa fixa	Transporte aéreo	Passageiros	10	SL ⁽³⁾	5	19	2	8	Não aplicável.		
		Carga							1	4	
		Correio							Não aplicável.		
		Emergência médica							Não aplicável.		
	Trabalho aéreo (operações especializadas).	Paraquedismo	12	Não aplicável.							
		Outros		8	1	4					
	Aviação geral	Instrução de pilotos profissionais.	Não aplicável.								
		Outros	1	4							
	Proteção civil	Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais.									
	Asa rotativa	Plataforma de superfície									
Transporte aéreo		Passageiros	H3	SL ⁽³⁾	H3	19	H2	8	Não aplicável.		
		Carga							H1	4	
		Correio							Não aplicável.		
		Emergência médica							Não aplicável.		
Trabalho aéreo (operações especializadas).		Paraquedismo	12	Não aplicável.							
		Outros		8	H1	4					
Aviação geral		Instrução de pilotos profissionais.	Não aplicável.								
		Outros	H1	4							
Proteção civil		Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais.									

Tipo de aeronave	Tipo de atividade	Habilitação dos níveis de serviço dos meios de socorro							
		SSLCI		SBSLCI		SBA ⁽¹⁾		SEA ⁽²⁾	
		CAT SLCI	N.º máximo de lugares	CAT SLCI	N.º máximo de lugares	CAT SLCI	N.º máximo de ocupantes	CAT SLCI	N.º máximo de ocupantes
Plataforma elevada									
Transporte aéreo	Passageiros	H3	SL ⁽³⁾	H2	19	H2	8	Não aplicável.	
	Carga							H1	4
	Correio							Não aplicável.	
	Emergência médica							Não aplicável.	
Trabalho aéreo (operações especializadas).	Paraquedismo	H3	SL ⁽³⁾	H2	19	H2	12	Não aplicável.	
	Outros						8	H1	4
Aviação geral	Instrução de pilotos profissionais.	H3	SL ⁽³⁾	H2	19	H2	8	Não aplicável.	
	Outros							H1	4
Proteção civil		H3	SL ⁽³⁾	H2	19	H2	8	H1	4
Sem limite, exclusivamente em operações reais pontuais.									

(1) Permitido o transporte não regular de passageiros.

(2) Interdito o transporte de passageiros.

(3) Deve ser considerada a limitação imposta pelo artigo 6.º do Anexo II do presente regulamento.

Legenda:

Instrução de pilotos profissionais — voos de instrução de pilotos profissionais em aeródromos designados como “base escola”.

N.º máximo de lugares — lotação que não inclui tripulantes.

N.º máximo de ocupantes — Lotação que inclui tripulantes e passageiros.

CAT SLCI — categoria de salvamento e luta contra incêndios.

SL — sem limite.

ANEXO VII

(a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º e o n.º 6 do artigo 18.º)

Quantitativos mínimos de agente extintor

1 — As quantidades mínimas de agente extintor para apoiar a atividade de aeronaves de asa fixa, são determinadas de acordo com a seguinte tabela:

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)
1	0,00-4,50	2,00	230	230	160	160	2 x 45 ⁽¹⁾ 45	0,4 ⁽¹⁾ 2,25
	4,51-8,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
2	9,00-10,50	2,00	670	550	460	360	2 x 45 ⁽¹⁾ 90	0,4 ⁽¹⁾ 2,25
	10,51-11,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
3	12,00-15,00	3,00	1.200	900	820	630	135	2,25
	15,01-17,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					

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)
4	18,00 — 21,00	4,00	2.400	1.800	1.700	1.100	135	2,25
	21,01 — 23,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
5	24,00 — 26,00	4,00	5.400	3.000	3.900	2.200	180	2,25
	26,01 — 27,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
6	28,00 — 33,50	5,00	7.900	4.000	5.800	2.900	225	2,25
	33,51 — 38,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
7	39,00 — 44,00	5,00	12.100	5.300	8.800	3.800	225	2,25
	44,01 — 48,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
8	49,00 — 55,00	7,00	18.200	7.200	12.800	5.100	450	4,5
	55,01 — 60,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
9	61,00 — 68,50	7,00	24.300	9.000	17.100	6.300	450	4,5
	68,51 — 75,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					
10	76,00 — 83,00	8,00	32.300	11.200	22.800	7.900	450	4,5
	83,01 — 89,99		A calcular de acordo com o previsto no Capítulo II do <i>Airport Services Manual</i> (Documento 9137 da OACI), Parte I.					

⁽¹⁾ Opção exclusiva para aeródromos que disponibilizem extintores em meios de socorro de nível de SEA ou de SBA.

2 — As quantidades mínimas de agente extintor para apoiar a atividade de aeronaves de asa rotativa são determinadas de acordo com a seguinte tabela:

Tipo de infraestrutura	Categoria de SLCI da 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	500	250	360	180	2 X 25 ⁽¹⁾ 23	0,4 ⁽¹⁾ 2,25
	H2	15,01-24,00	1 000	400 ⁽²⁾	660	330	2 X 25 ⁽¹⁾ 45	0,4 ⁽¹⁾ 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	0,4 ⁽¹⁾ 2,25
	H2	15,01-24,00	5 000	400 ⁽²⁾	3 300	330	45	0,4 ⁽¹⁾ 2,25
	H3	24,01-35,00	8 000	800	5 400	550	45	2,25

⁽¹⁾ Opção exclusiva para aeródromos que disponibilizem extintores em meios de socorro de nível de SEA ou de SBA.

⁽²⁾ Recomendam-se 500 lts/m.

ANEXO VIII

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

Equipamento mínimo de apoio prioritário à intervenção

1 — O equipamento mínimo de apoio prioritário à intervenção 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
1	Agulhetas de água	1	2	4	6	2	2	2 ⁽¹⁾
2	Agulhetas de espuma	1	1	2	3	2	2	2 ⁽¹⁾
3	Agulhetas multidêbito (por opção de substituição das agulhetas de água e de espuma)	2	3	6	9	3	2	2 ⁽¹⁾
4	Alavanca metálica “pé de cabra” com cerca de 165 cm de comprimento	1	1	1	2	1	-	-
5	Alavanca metálica “pé de cabra” com cerca de 95 cm de comprimento	1	1	1	2	1	1	1
6	Alavanca metálica multiusos (tipo hooligan)	1	1	1	2	-	-	-
7	Alicate de corte, isolado, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	3	1	1	1
8	Alicate extensível, isolado, com cerca de 25 cm de comprimento	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	-	-
9	Alicate corta cabos até 1,6 cm diâmetro	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	-	-	-
10	Alicate universal, isolado, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	1	-
11	Arranca pregos com cerca de 30 cm	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	-	-	-
12	Caixa de luvas cirúrgicas (100 unidades)	1	1	1	1	1	-	-
13	Câmara de imagem térmica	-	-	1	2	-	-	-
14	Chave francesa, ajustável até 30 cm	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	1	-
15	Conjunto de 4 adaptadores para uniões	1	1	2	3	2	1	-
16	Conjunto de calços de estabilização de várias dimensões	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	1	-
17	Conjunto de chaves de boca/luneta (medidas de 10 a 21 mm)	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	-	-	-
18	Conjunto de chaves de caixa com roquete	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	-	-	-
19	Conjunto de chaves de fenda e estrela, com medidas distintas (3+3)	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	1	1
20	Corde de bolso com 6 mts de comprimento (por operacional em serviço de turno)	1	1	1	1	-	-	-
21	Corde para salvamento com cerca de 45 mts de comprimento	1	1	2	2	1	-	-
22	Corde para uso geral com cerca de 30 mts de comprimento	1	1	2	2	1	1	-
23	Desfibrilhador automático externo ⁽⁴⁾	1	1	2	3	1	-	-
24	Enxada	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 1 ⁽⁵⁾	1	-	-
25	Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico e ou elétrico	1	1	1	2	-	-	-
26	Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico e ou elétrico (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	-	-	1	1	1
27	Equipamento de oxigénio, para reanimação	1	1	2	3	1	-	-
28	Equipamento de oxigénio para reanimação (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	-	-	-	1	1
29	Escada extensível apropriada ao salvamento da aeronave crítica (se aplicável)	-	1	2	3	1	1	-
30	Escada para utilização geral e salvamento	1	1	1	2	-	-	-
31	Extintor portátil de CO ₂	1	1	2	3	1	-	-
32	Extintor portátil de pó químico seco	1	1	2	3	1	-	-
33	Faca corta cintos	2	2	4	6	2	2	-
34	Kit de primeiros socorros	1	1	2	3	1	1	1
35	Lanterna de mão com proteção ATEX	1	1	2	2	-	-	-
36	Lanterna de mão com proteção ATEX (aeródromos com operação noturna)	2	2	4	4	3	2	-
37	Maca de catástrofe ou plano rígido (em função do número de passageiros da aeronave crítica do aeródromo)	50 %	50 %	75 %	75 %	50 %	-	-
38	Machado de salvamento, grande	1	1	1	2	1	-	-
39	Machado de salvamento, pequeno	1	2	2	4	2	2	-
40	Malote guarnecido com faca corta cintos, lanterna de mão com proteção ATEX (aeródromos com operação noturna), par de luvas resistentes ao fogo, machado de salvamento pequeno e manta ignífuga	-	-	-	-	-	-	2
41	Mangueiras com 30 mts de comprimento e 50/70 mm de diâmetro, ou Mangueiras com 20 mts de comprimento e 50/70 mm de diâmetro	6	10	16	22	10	6	-
42	Manta ignífuga	1	1	2	2	1	1	-
43	Marreta com cerca de 1,8 kg	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 1 ⁽⁵⁾	1	1	1
44	Martelo de orelhas, com cerca de 0,6 kg	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	-	-	-
45	Moto disco de diâmetro igual ou superior a 406 mm com disco não abrasivo	1	1	1	2	-	-	-
46	Moto disco, com um disco não abrasivo	-	-	-	-	1	1 ⁽²⁾	-
47	Moto disco, com um disco não abrasivo (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	-	-	-	1 ⁽³⁾	1
48	Moto disco — disco de reserva não abrasivo	2	2	2	2	2	-	-
49	Óculos de proteção	2	2	2	4	2	2 ⁽²⁾	-
50	Pá	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 1 ⁽⁵⁾	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
51	Ponteiro de corte, com cerca de 2,5 cm de lâmina.	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 1 ⁽⁵⁾	1	1	-
52	Projektor portátil de iluminação com proteção ATEX.	1	1	2	3	1	-	-
53	Rádio portátil com proteção ATEX.	2	2	3	4	-	-	-
54	Rádio veicular (por cada veículo em utilização pelos meios de socorro)	1	1	1	1	1	-	-
55	Resguardo impermeável de baixo peso.	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	1	1
56	Serra de sabre.	1	1	1	2	1	-	-
57	Serra de sabre — lâmina de reserva.	2	2	2	4	2	-	-
58	Serrote de ferro com 6 lâminas de reserva.	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 2 ⁽⁵⁾	1	1	1
59	Tesoura para corte de chapa, com cerca de 20 cm de comprimento	-	-	-	-	1	1	1
60	Tesoura para corte de verguinha de aço, com cerca de 61 cm de comprimento	1	1	1 + 1 ⁽⁵⁾	1 + 1 ⁽⁵⁾	1	1	1
61	Ventilador/extrato ventilador.	-	1	2	3	1	-	-

⁽¹⁾ Se dispuser de meios de aplicação de espuma.

⁽²⁾ Se dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço.

⁽³⁾ Se não dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço.

⁽⁴⁾ Recomenda-se a disponibilização destes equipamentos na primeira intervenção sendo admissível apenas a disponibilidade imediata de um deles, quando recomendado em maior número.

⁽⁵⁾ Recomenda-se a disponibilidade deste equipamento na primeira intervenção sendo admissível a sua disponibilização durante a estabilização do Teatro de Operações.

2 — O equipamento mínimo de apoio prioritário à intervenção 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 H1-H3	SBSLCI H1-H3	SBA H1-H3	SEA H1
1	Agulhetas de água.	2	2	2	1
2	Agulhetas de espuma (se disponível veículo com capacidade para produção de espuma)	2	2	2	1
3	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
4	Alavanca metálica pé de cabra com cerca de 95 cm de comprimento.	1	1	1	1
5	Alicate de corte, isolado, com cerca de 20 cm de comprimento.	1	1	1	1
6	Chave francesa com cerca de 25 cm de comprimento.	1	1	1	-
7	Conjunto de chaves de fenda e estrela, com medidas distintas (3+3)	1	1	1	1
8	Conjunto de correntes com 3 mosquetões e ganchos (heliportos elevados)	1	1	1	-
9	Corda para uso geral com cerca de 30 mts de comprimento (heliportos elevados).	1	1	1	1
10	Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico ou elétrico	1	-	-	-
11	Equipamento de desencarceramento, portátil, hidráulico ou elétrico (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	1	1	1
12	Escada extensível apropriada ao salvamento da aeronave crítica (se aplicável)	1	1	1	-
13	Faca corta cintos	1	2	2	-
14	Kit de primeiros socorros (exceto heliportos hospitalares)	1	1	1	1
15	Lanterna de mão (heliportos com operação noturna)	2	2	2	-
16	Machado de salvamento, pequeno	1	1	1	-
17	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
18	Manta ignífuga.	1	1	1	-
19	Marreta com cerca de 1,8 kg	1	1	1	1
20	Moto disco de diâmetro igual ou superior a 406 mm, com um disco não abrasivo.	1	-	-	-
21	Moto disco, com disco não abrasivo	-	1	1 ⁽¹⁾	-
22	Moto disco, com disco não abrasivo (a ser disponibilizado com os primeiros meios externos de reforço)	-	-	1 ⁽²⁾	1
23	Moto disco — disco de reserva, não abrasivo	2	2	1 ⁽¹⁾	-
24	Serrote de ferro com 6 lâminas de reserva.	1	1	1	1
25	Tesoura para corte de chapa, com cerca de 20 cm de comprimento	1	1	1	1
26	Tesoura para corte de metal, com cerca de 61 cm de comprimento	1	1	1	1

⁽¹⁾ Se dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço.

⁽²⁾ Se não dispuser de operadores com regime de exclusividade de desempenho de funções no serviço.

3 — Quando a plataforma está inserida num aeródromo com pista 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)

Características e quantidades de equipamentos de aplicação de agente extintor em plataformas equipadas com sistemas 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:

Sistema fixo de extinção

Tipo de infraestrutura	Categoria de SLCI da aeronave	Equipamento de aplicação de espuma		Equipamento de aplicação de pó químico seco	
		Agulheta multidébito	Monitor	Extintor fixo	Extintor transportável
		Número de equipamentos X débito (lts/min)		Número de equipamentos X débito (kg/s)	
Plataforma de superfície	H1	-	-	1 X 2,25	2 X 0,4 ⁽²⁾
		1 X 250	-		
	H2	2 X 400 ⁽¹⁾	-		-
	H3	2 X 800	-		
Plataforma elevada	H1	1 X 250	-	2 X 0,4 ⁽²⁾	
	H2	1 X 250	2 X 400*		
	H3	1 X 250	2 X 800		-

⁽¹⁾ Preferencialmente 500 lts/min

⁽²⁾ Mínimo exigido (opção exclusiva para aeródromos que disponibilizem meios de socorro de nível de SBA ou SEA).

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 mínimo de veículos de combate a incêndios			
	SSLCI ⁽¹⁾	SBSLCI ⁽²⁾	SBA ⁽²⁾	SEA ⁽²⁾
1	1	1	1	NA
2				
3			NA	
4				
5				
6	2	NA		
7				
8	3			
9				

Categoria de SLCI do aeródromo	Número mínimo de veículos de combate a incêndios			
	SSLCI ⁽¹⁾	SBSLCI ⁽²⁾	SBA ⁽²⁾	SEA ⁽²⁾
10				

⁽¹⁾ Veículos de combate a incêndios em aeronaves.

⁽²⁾ Veículos de combate a incêndios em aeronaves ou veículos adaptados para combate a incêndios em aeronaves.

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 mínimo de veículos de combate a incêndios ⁽¹⁾			
	SSLCI ⁽²⁾	SBSLCI ⁽³⁾	SBA ⁽³⁾	SEA ⁽³⁾
H 1	1	1	1	NA
H 2				
H 3			NA	

⁽¹⁾ Aplicável apenas quando as plataformas não estão equipadas com equipamentos fixos de extinção.

⁽²⁾ Veículos de combate a incêndios em aeronaves.

⁽³⁾ Veículos de combate a incêndios em aeronaves ou veículos adaptados para combate a incêndios em aeronaves.

Legenda:

NA — não aplicável.

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:

Características	Requisitos para veículos
1 Depósito de água	Capacidade mínima de acordo com as referenciadas na tabela de mínimos de agentes extintores constante do Anexo VII ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
2 Monitor/canhão	Obrigatório nos veículos utilizados em aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCl;
3 Depósito de emulsor	Obrigatória a equipagem com sistema de movimentação manual; Alcance apropriado à aeronave mais exigente.
4 Produção de espuma	Obrigatória a equipagem com depósito único;
5 Sistema de pó químico ⁽¹⁾	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.
6 Mangueiras pré-ligadas	Obrigatória a equipagem com pré-misturador/doseador acoplado à bomba.
7 Autoproteção	Obrigatório nos veículos com características aeronáuticas utilizados em aeródromos que disponham de meios de socorro de nível de SBSLCl, com a capacidade mínima de 180 kg e equipagem com mangueira semirrígida ou flexível com 30 metros (mínimo), equipada com válvula tipo “pistola”.
8 Velocidade máxima	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/prateleira” específica.
9 Aceleração	Desejável.
10 Transmissão	105 km/h para veículos com capacidade até 4500 litros; 100 km/h para veículos com capacidade superior a 4500 litros;
11 Eixos	Cumprimento facultativo sempre que os veículos em utilização permitam o cumprimento do tempo de resposta, de acordo com o disposto no presente regulamento.
12 Válvulas	80 km/h em 25 segundos para veículos com capacidade até 4500 litros; 80 km/h em 40 segundos para veículos com capacidade superior a 4500 litros;
	Cumprimento facultativo sempre que, pelas características do aeródromo, os veículos em utilização permitam o cumprimento do tempo de resposta, de acordo com o disposto no presente regulamento.
	Desejável a equipagem com transmissão automática ou semiautomática.
	Desejável a equipagem com eixos de rodado simples.
	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 SBSLCl, SBA ou SEA;
	Cumprimento facultativo desde que o aeródromo disponha de um veículo de reserva em condição de operacionalidade, de acordo com o disposto no presente regulamento, e em permanência no aeródromo durante as operações aéreas.

⁽¹⁾ A ausência da instalação de sistema de pó químico determina que os veículos, quando utilizados em meios de socorro de nível de SBSLCl, apenas podem integrar o dispositivo de reserva.

310610484

ORDEM DOS CONTABILISTAS CERTIFICADOS**Aviso n.º 8462/2017****Notificação de despacho de acusação**

Armando P. Marques, Presidente do Conselho Disciplinar da Ordem dos Contabilistas Certificados

Notifica, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 100.º do Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados, ora designado por EOCC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 452/99, de 5 de novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 310/09, de 26 de outubro, e pela Lei n.º 139/2015 de 07 de setembro e por aplicação subsidiária do artigo 214.º, n.º 2 da Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, que aprova a Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LGTFP), aplicável por força da alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º do preâmbulo da Lei n.º 139/2015, de 07 de setembro, de que foi deduzido despacho de acusação contra membros, cujo dados infra indicamos na seguinte ordem:

Cédula Profissional	Nome do contabilista certificado	N.º Processo Disciplinar	Data do Despacho de Acusação
84622	Esmeralda Efigénia Mendonça da Silva Gago	PDQ-1560/16	2017/03/01

Cédula Profissional	Nome do contabilista certificado	N.º Processo Disciplinar	Data do Despacho de Acusação
77816	Fátima Maria Bernardo Dias Floxo	PDQ-2165/16	2017/03/01
78006	Marco Emanuel Pereira Malaquias	PDQ-2169/16	2017/03/01
78132	Pedro Miguel Pedrosa dos Santos Monteiro	PDQ-2171/16	2017/03/01
78931	Alexandre Oliveira e Sousa Correia Leal	PDQ-2183/16	2017/03/20
79895	Andreia Sofia Gomes Correia	PDQ-2195/16	2017/03/06
80433	Luis Manuel de Almeida Catarino	PDQ-2199/16	2017/03/06
80486	Ana Sofia Rodrigues Fernandes	PDQ-2203/16	2017/03/06
80668	La-Salete de Jesus Martins de Oliveira	PDQ-2205/16	2017/03/06
81270	Mónica Catarina Marques de Sousa	PDQ-2209/16	2017/03/06
81751	Bernardina Alves de Oliveira Ferreira	PDQ-2214/16	2017/03/16