

mentos de não-precisão ou de precisão, e categorias I, II ou III) e, para uma pista de aproximação de precisão, a existência de uma zona livre de obstáculos (OFZ);

b) Comprimento, largura e tipo de superfície da faixa ou da área de segurança (nos heliportos), áreas de segurança nas extremidades da pista (RESA) e áreas de paragem (stopways);

c) Comprimento, largura e tipo de superfície dos caminhos de circulação (taxiways);

d) Tipo de superfície da placa de estacionamento (Apron) e das posições de estacionamento das aeronaves (aircraft stands);

e) Comprimento e caracterização do solo na área livre de obstáculos (clearway);

f) Ajudas visuais para os procedimentos de aproximação, nomeadamente sistema de luzes de aproximação e sistema indicador da inclinação para aproximações visuais (PAPI, A-PAPI, HAPI, T-VASIS, AT-VASIS), marcação e iluminação de pista, caminhos de circulação, outras orientações visuais e ajudas de controlo em caminhos de circulação (incluindo posições de espera na pista, posições de espera intermédia, interseção de caminhos de circulação e barras de paragem) e placa de estacionamento, com localização e tipo de sistema visual de orientação para estacionamento de aeronaves (visual docking system);

g) Disponibilidade de energia de reserva para a iluminação;

h) Localização e frequência-rádio dos pontos de verificação VOR do aeródromo;

i) Localização e designação de rotas padrão de circulação de aeronaves no solo (standard taxi route);

j) Coordenadas geográficas no sistema WGS84, de cada soleira;

k) Coordenadas geográficas no sistema WGS84, dos pontos notáveis do eixo dos caminhos de circulação (taxilane);

l) Coordenadas geográficas no sistema WGS84, de cada estacionamento de aeronaves (stand);

m) Coordenadas geográficas no sistema WGS84 e elevação máxima de obstáculos significantes nas áreas de aproximação e descolagem, nas áreas de circuito de tráfego circundante e nas imediações do aeródromo (esta informação pode ser apresentada sob a forma de cartas, nomeadamente as requeridas para a preparação de publicações de informação aeronáutica);

n) Caracterização do pavimento e sua resistência em função do PCN (obtido de acordo com o sistema de classificação ACN — PCN);

o) Identificação de um ou mais locais de verificação pré-voos do altímetro na placa de estacionamento e a sua elevação;

p) Distâncias declaradas: distância disponível para corrida de descolagem (TORA), distância disponível para descolagem (TODA), distância disponível para aceleração—paragem (ASDA), distância disponível para aterragem (LDA), e, apenas para os heliportos, distância necessária para a interrupção da manobra de descolagem (RTODAH);

q) Extratos do plano de remoção de aeronaves imobilizadas: números de telefone, telex e fax e endereços eletrónicos do responsável, no aeródromo, pela remoção de aeronaves imobilizadas na área de movimento ou em local adjacente à mesma e informação sobre a capacidade de remover uma aeronave imobilizada em relação ao avião crítico que o aeródromo tem capacidade para remover;

r) Informação sobre salvamento e combate a incêndios: o nível de proteção disponível, expresso em termos de categoria de serviços de salvamento e combate a incêndios (que deve estar de acordo com o avião crítico estabelecido para o aeródromo), referência à existência de protocolos estabelecidos com corporações de bombeiros e, caso a categoria do aeródromo seja inferior ou igual a 2 e, tratando-se de heliportos, H1, H2 ou H3, o tipo e quantidade de agentes extintores normalmente disponíveis no aeródromo.

3 — Cartas aeronáuticas relativas à operação no aeródromo.

ANEXO III

PEA dos aeródromos das classes I e II das categorias 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios

(a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º)

Artigo 1.º

Considerações gerais

1 — O PEA é um documento exclusivo para cada infraestrutura aeronáutica, sendo dimensionado considerando a atividade operacional específica da infraestrutura e as condições em que ela se desenvolve.

2 — A elaboração do PEA tem em consideração vários fatores, com destaque para as especificidades próprias de cada infraestrutura.

3 — O PEA é concebido com base em dois conceitos diferentes, em função das Classes de Aeródromo:

a) PEA para aeródromos de Classe I e II e Categoria 4 ou superior de Salvamento e Luta Contra Incêndios;

b) PEA para aeródromos de Classes III e IV.

c) PEA para aeródromos de Classe I e II e Categoria 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios.

4 — Os PEA referidos nas alíneas a) e b) do número anterior seguem a estrutura formal estabelecida pela OACI.

5 — A formatação dos PEA referidos na alínea c) do n.º 3 deve ser desenvolvida em conformidade com o disposto no presente anexo.

6 — As diferentes conceções dos PEA têm o objetivo de garantir o ajustamento dos procedimentos previstos no PEA às especificidades de operação, decorrentes da classificação das infraestruturas em diferentes classes.

7 — O PEA deve ser estruturado de forma a ser exequível e facilmente compreendido por todos os intervenientes na sua execução.

8 — A existência de uma estrutura formal do PEA pressupõe um planeamento que garanta o cumprimento dos requisitos fundamentais do PEA, nomeadamente, a eficiência, a estabilidade e o controlo.

9 — Existindo outras informações de relevo que permitam aperfeiçoar a qualidade do PEA, devem as mesmas ser inseridas no capítulo em que se enquadram.

10 — O modelo de PEA dos aeródromos de Classe I e II e Categoria 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios, cuja estrutura formal satisfaz os requisitos mínimos para a disponibilização da informação considerada pertinente num PEA, pode ser adaptado, no caso de não se moldar às necessidades específicas da infraestrutura, devendo os ajustamentos a introduzir ter em consideração as instruções estabelecidas.

11 — Qualquer aeródromo pode optar pela estrutura formal do PEA estabelecida pela OACI.

Artigo 2.º

Capa do PEA

1 — A capa do PEA é a folha de rosto do documento, tendo a finalidade de o identificar.

2 — Na capa do PEA deve constar o texto e a imagem que melhor caracterizam o documento, sendo obrigatório o seguinte:

a) A identificação da Classe da infraestrutura;

b) O nível dos Meios de Socorro disponibilizados regularmente pela infraestrutura;

c) A identificação da Categoria de Salvamento e Luta Contra Incêndio da aeronave crítica da infraestrutura.

Artigo 3.º

Estrutura e conteúdo

Os restantes aspetos relativos à estrutura e ao conteúdo do PEA para os aeródromos das classes I e II e Categoria 1, 2 ou 3 de Salvamento e Luta Contra Incêndios, devem seguir o modelo disponibilizado no sítio da *internet* do INAC, I. P., sem prejuízo do disposto nos n.ºs 10 e 11 do artigo 1.º do presente anexo.

206678827

Regulamento n.º 37/2013

Aprova o Modelo do Certificado de Aeródromo

O Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na redação que lhe foi conferida 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.

Em conformidade com o n.º 1 do artigo 10.º do mencionado diploma “*nenhum aeródromo pode estar aberto ao tráfego aéreo sem estar certificado nos termos do presente decreto-lei*”. Ademais, nos termos do n.º 3 do mesmo artigo o modelo do certificado de aeródromo é aprovado em regulamentação complementar do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.).

Face ao exposto, importa definir o modelo do certificado de aeródromo, fazendo constar do mesmo os elementos constantes do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, na redação atual, e tendo como base o Documento 9774 (*Manual on Certification of Aerodromes*) da Organização da Aviação Civil Internacional.

Assim, o Conselho Diretivo do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., ao abrigo do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril, por deliberação de 28 de novembro de 2012, aprova o seguinte Regulamento:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito

1 — O presente regulamento aprova o modelo do certificado de aeródromo.

2 — O presente regulamento aplica-se aos aeródromos a certificar 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.

Artigo 2.º

Modelo de certificado de aeródromos

O modelo de certificado de aeródromo referido no artigo anterior é o constante do anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

28 de novembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Luís Miguel Pereira Trindade Santos*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 2.º)

Modelo do certificado de aeródromo

REPÚBLICA PORTUGUESA
MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

INAC, I.P.
INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, I.P.
PORTUGUESE CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICADO DE AERÓDROMO
AERODROME CERTIFICATE

Número do Certificado: 000
Certificate Number

Este certificado é emitido em nome de:
This certificate is issued to:
(nome e sede do titular)

para operar o aeródromo:
to operate the aerodrome:
(nome do aeródromo)
(Coordenadas geográficas no sistema WGS 84)

De acordo com os requisitos definidos no Decreto-Lei n.º 186/2007 de 10 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010 de 31 de maio, este Aeródromo tem as seguintes características:
In accordance with the requirements defined in the Decree-Law n.º 186/2007 of 10 of May, amended and republished by Decree-Law n.º 55/2010 of 31 of May, this Aerodrome has the following characteristics:

Classe <i>Class</i> (Art. 13.º)	Código de Referência <i>Reference Code</i> (Art. 18.º)	Tipo de tráfego permitido <i>Types of traffic permitted</i>

Fazem parte integrante deste certificado, as especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos constantes em anexo (páginas n a m).
Constitute integral part of this Certificate the technical specifications, operational conditions and furthermore requirements, set in annex (pages n to m).

Data de validade:
Valid until:

Data de emissão:
Issued in:

O Presidente,
The Chairman,

Página 1 de X
Page 1 of X

206678916

Instituto Português da Qualidade, I. P.

Despacho n.º 1223/2013

Certificado de Reconhecimento de Qualificação de Instalador de Tacógrafos n.º 101.25.12.6.018

Ao abrigo do artigo 8.º n.º 1c) do Decreto-Lei n.º 291/90 de 20 de setembro e do artigo 4.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 272/89 de 19 de agosto e para os efeitos do n.º 18 da Portaria n.º 625/86 de 25 de outubro, nos termos do n.º 3 da Portaria n.º 962/90 de 9 de outubro e das disposições da Portaria n.º 299/86 de 20 de junho, é reconhecida a qualificação à empresa:

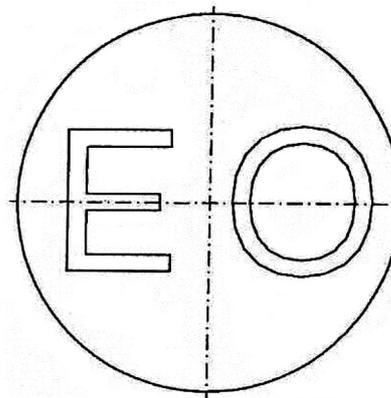
ELECTRO CMIO — Reparações e Montagens Eléctricas Auto, L.ª
Estrada Nacional 8, n.º 52 — Freixofeira
2565-773 Turcifal

na qualidade de Instalador de tacógrafos, estando autorizado a realizar a 2.ª fase da Primeira Verificação e a Verificação Periódica Bienal e Sexenal e a colocar a respetiva marca própria, em anexo, e os símbolos do controlo metrológico, nos locais de selagem previstos nos respetivos esquemas constantes dos processos arquivados no Instituto Português da Qualidade.

O presente reconhecimento de qualificação é válido por um ano, renovável após prévia auditoria.

É revogado o certificado de reconhecimento de qualificação de instalador de tacógrafos n.º 101.25.93.6.078, da empresa Electro Oliveira publicado no *Diário da República*, 3.ª série, n.º 20, de 25 de janeiro de 1994 e retificado no *Diário da República*, 3.ª série, n.º 92 de 19 de abril de 2002, onde mudou a designação social para Electro C.M.I.O., Reparações e Montagens Eléctricas, L.ª

14 de dezembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *J. Marques dos Santos*.



306631732

Despacho n.º 1224/2013

Certificado de Reconhecimento de Qualificação de Instalador de Dispositivos Limitadores de Velocidade n.º 101.99.12.6.015

Ao abrigo do artigo 21.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 46/2005, de 23 de fevereiro e nos termos das disposições da Portaria n.º 279/95, de 7 de abril, é reconhecida a qualificação à empresa:

JCFERREIRA — Manutenção e Reparação Automóvel, Unipessoal, L.ª
Zona Industrial do Salgueiro, Lote 21
3530-259 Mangualde

na qualidade de Instalador de dispositivos limitadores de velocidade, estando autorizado a colocar a respetiva marca própria, em anexo, nos locais previstos nos respetivos esquemas de selagem.

O presente reconhecimento de qualificação é válido por um ano, renovável após prévia auditoria.

É revogado o certificado de reconhecimento de qualificação de instalador de dispositivos limitadores de velocidade n.º 101.99.01.6.001, da empresa João Carlos Rodrigues Ferreira, publicado no *Diário da República* 3.ª série, n.º 131 de 06 de junho de 2001.

14 de dezembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *J. Marques dos Santos*.