

minal do Comando Metropolitano do Porto, o subintendente M/100193, Sérgio Ferreira Loureiro, com efeitos a 12 de outubro de 2012.

13 de dezembro de 2012. — O Diretor do Departamento de Recursos Humanos, *Manuel João*, técnico superior.

206604727

#### Despacho (extrato) n.º 16399/2012

Por despacho de 25 de setembro de 2012, de S. Ex.ª o Ministro da Administração Interna, foi nomeado, nos termos do artigo 62.º da Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto, para o cargo de Comandante da Divisão Policial de Aveiro do Comando Distrital de Aveiro, o Comissário M/142297 — Luís Filipe Cardoso da Silva, com efeitos a 12 de outubro de 2012.

13 de dezembro de 2012. — O Diretor do Departamento de Recursos Humanos, *Manuel João*, técnico superior.

206604605

#### Despacho (extrato) n.º 16400/2012

Por despacho de 24 de setembro de 2012, de S. Ex.ª o Ministro da Administração Interna, foi nomeado, nos termos do artigo 62.º da Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto, para o cargo de Comandante da Divisão Policial de Gondomar do Comando Metropolitano do Porto, o Subintendente M/100195 — Fernando João Vieira Lopes, com efeitos a 12 de outubro de 2012.

13 de dezembro de 2012. — O Diretor do Departamento de Recursos Humanos, *Manuel João*, técnico superior.

206604549

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.

### Regulamento n.º 508/2012

#### Código de referência dos aeródromos

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, estabelece que para cada aeródromo é atribuído um código de referência, pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.), e que este deve constar no certificado do aeródromo.

Em conformidade com n.º 1 do artigo 18.º do decreto-lei anteriormente mencionado, a cada aeródromo é atribuído um código de referência, a determinar de acordo com as características do avião crítico para o qual o aeródromo se destina.

Nos termos do n.º 2 do mesmo artigo o código de referência é definido em função da distância de referência do avião, envergadura da asa e largura exterior do trem de aterragem principal e tem como objetivo fornecer um método simples de interligação entre as características técnicas do avião e do aeródromo, conforme especificadas no Anexo 14 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago), assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de fevereiro de 1947, tendo sido ratificada pelo Estado Português em 28 de abril de 1948.

Desta forma, o código de referência é aplicável apenas aos aeródromos existentes em terra, excluindo os que possam existir na água, bem como os heliportos, face às características intrínsecas associadas a este mesmo código.

Tal código de referência é atribuído pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., de acordo com os critérios anteriormente referidos e com os requisitos constantes de regulamentação complementar.

Face ao exposto, importa aprovar a regulamentação complementar necessária à determinação e atribuição dos códigos de referência dos aeródromos, tendo por referência o Anexo 14 à Convenção de Chicago, bem como o Documento 9157 (*Aerodrome Design Manual*), Parte 1 (*Runways*) e Parte 2 (*Taxiways Aprons and Holding Bays*), da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

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 estabelece os requisitos para a atribuição do código de referência a um aeródromo.

2 — O presente regulamento aplica-se aos aeródromos certificados ou 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, excluindo os heliportos e os demais aeródromos existentes na água.

#### Artigo 2.º

##### Definições

Para efeitos do presente regulamento, adotam-se as definições constantes 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 as seguintes:

a) «Atmosfera padrão», a temperatura ao nível médio do mar, igual a 15.º C, a pressão atmosférica de 1013,2 hPa (29,92 pol. Hg ou 760 mm hg) ao nível do mar, bem como a taxa de variação térmica na troposfera de cerca de -6,5.º C por quilómetro, sem prejuízo do disposto no Documento 7488/3 [Manual of the ICAO Standard Atmosphere extended to 80 kilometres (262 500 feet)] da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI);

b) «Avião crítico», o avião mais exigente, em termos de distância de descolagem ou de aterragem, que utiliza ou se preveja que venha a utilizar o aeródromo de forma regular, podendo ser, em determinadas situações, o avião certificado de maior massa à descolagem, o de maior envergadura ou o de maior espalho;

c) «Distância de referência do avião», o comprimento mínimo necessário para a descolagem com a massa máxima à descolagem certificada, ao nível médio do mar, nas condições de atmosfera padrão, vento nulo e numa pista com inclinação longitudinal nula, conforme indicado no manual de voo fixado pela autoridade certificadora ou dados equivalentes do fabricante do avião;

d) «Espalho», a distância entre os limites laterais exteriores das rodas do trem principal;

e) «Temperatura de referência do aeródromo», a média mensal das temperaturas máximas diárias para o mês mais quente do ano, considerando-se o mês mais quente o que apresenta a temperatura média mais elevada, devendo esta temperatura ser calculada utilizando um período mínimo de 5 anos.

#### Artigo 3.º

##### Objetivo do código de referência do aeródromo

O código de referência do aeródromo tem como objetivo fornecer um método simples de interligação entre as características técnicas do avião e do aeródromo, conforme especificadas no Anexo 14 à Convenção de Chicago, nomeadamente o estabelecimento das dimensões das superfícies de desobstrução.

#### Artigo 4.º

##### Constituição do código de referência do aeródromo

1 — O código de referência do aeródromo é constituído por dois elementos que estão relacionados com as características de desempenho e dimensões do avião crítico.

2 — Para efeitos do número anterior, os dois elementos dividem-se da seguinte forma:

a) O primeiro elemento é um número baseado na distância de referência do avião, que no presente regulamento se designa por comprimento básico de pista;

b) O segundo elemento é uma letra baseada na envergadura da asa do avião ou do seu espalho.

#### Artigo 5.º

##### Determinação do código de referência do aeródromo

1 — O código de referência de um aeródromo, constituído nos termos do artigo anterior por um número e uma letra de código, cujo significado consta do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, é selecionado para efeitos de planeamento dos aeródromos, sendo determinado de acordo com as características do avião crítico a que o aeródromo se destina.

2 — As condições para a atribuição do primeiro elemento do código de referência constam do Anexo II ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

3 — As condições para atribuição do primeiro elemento do código de referência incluem ainda o comprimento básico de pista, mencionado na tabela I do n.º 1 do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

4 — As condições para a atribuição do segundo elemento do código de referência constam do Anexo III ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.

5 — As condições para a atribuição do segundo elemento do código de referência incluem igualmente a envergadura da asa ou o espalho, mencionados na tabela I do n.º 1 do Anexo I ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.



Características Físicas	Classificação da pista													
	Pista de aproximação Regras de Voo Visual				Pista de aproximação Regras de Voo por Instrumentos de Não Precisão				Pista de aproximação de precisão					
									I				II ou III	
	Número de código				Número de código				Número de código				Número de código	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	3	4
Largura mínima da Faixa/ 2 (LF/2) (m) . . . . .	30	40	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	150	150
<b>Superfícies de desobstrução</b>														
Ver Tabela 3 . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Distância mínima entre pistas paralelas</b>														
Quando destinadas a utiliza- ção simultânea, a distân- cia mínima entre os seus eixos deve ser: . . . . .	120	150	210	210	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)
<b>Inclinação Longitudinal de pista</b>														
Diferença entre a cota mais elevada e a cota mais baixa de uma pista (sobre o eixo) a dividir pelo seu comprimento deve ser: . . . . .	≤ 2 %	≤ 2 %	≤ 1 %	≤ 1 %	≤ 2 %	≤ 2 %	≤ 1 %	≤ 1 %	≤ 2 %	≤ 2 %	≤ 1 %	≤ 1 %	≤ 1 %	≤ 1 %
Em nenhuma parte da pista a inclinação longitudinal, deve exceder: . . . . .	2 %	2 %	1,5 %	1,25 % (b)	2 %	2 %	1,5 %	1,25 % (b)	2 %	2 %	1,5 %	1,25 % (b)	1,5 % (b)	1,25 % (b)
Não sendo possível evitar variações de inclinações no perfil longitudinal de uma pista, a variação entre dois traneis con- secutivos não deve exce- der: . . . . .	2 %	2 %	1,5 %	1,5 %	2 %	2 %	1,5 %	1,5 %	2 %	2 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
A transição entre traneis deve ser efetuada através de uma superfície curva com uma razão de varia- ção que não deve exceder:	0,4 % por cada 30 m (e)	0,4 % por cada 30 m (e)	0,2 % por cada 30 m (f)	0,1 % por cada 30 m (g)	0,4 % por cada 30 m (e)	0,4 % por cada 30 m (e)	0,2 % por cada 30 m (f)	0,1 % por cada 30 m (g)	0,4 % por cada 30 m (e)	0,4 % por cada 30 m (e)	0,2 % por cada 30 m (f)	0,1 % por cada 30 m (g)	0,2 % por cada 30 m (f)	0,1 % por cada 30 m (g)
<b>Área de Segurança no fim de pista (RESA)</b>														
Comprimento mínimo RESA (m) — C <sub>RESA</sub> . . . . .	—	—	90	90	90	90	90	90	90 c)	90 c)	90 d)	90 d)	90 d)	90 d)
Largura mínima RESA (m) — L <sub>RESA</sub> . . . . .	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP	2LP

(a) 1035 m para aproximações paralelas independentes, 915 m para aproximações paralelas dependentes, 760 m para partidas paralelas independentes e 760 m para operações paralelas segregadas. Procedimentos e requisitos de instalações para operações simultâneas em pistas de instrumentos paralelas ou quase paralelas encontram-se no Documento 4444 da OACI (PANS-ATM). Informação adicional pode ser encontrada nos Documentos 8168 (PANS-OPS) e 9643 [Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Runways (SOIR)], ambos da OACI;

(b) Com exceções para o primeiro e último quarto do comprimento de pista, nos quais a inclinação não deve exceder 0,8 %;

(c) 120 m, onde praticável;

(d) 240 m, onde praticável;

(e) A que corresponde um raio mínimo de curvatura de 7 500 m;

(f) A que corresponde um raio mínimo de curvatura de 15 000 m;

(g) A que corresponde um raio mínimo de curvatura de 30 000 m.

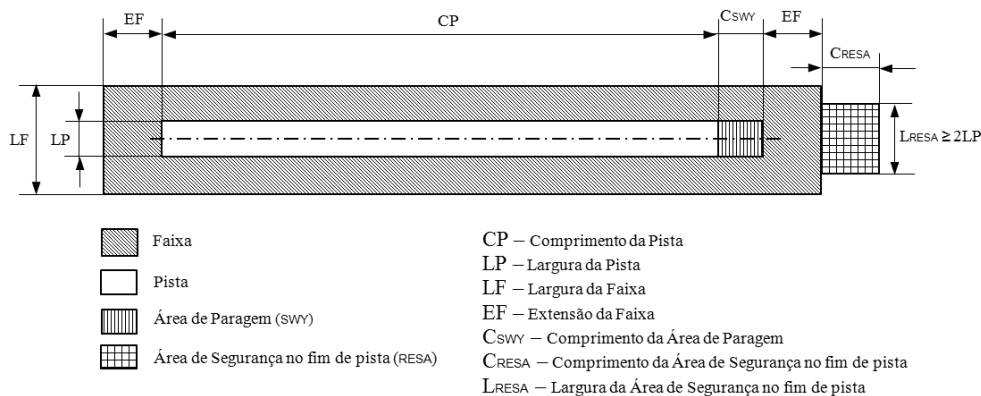


Figura: Faixa, Pista, Área de Paragem e Área de Segurança

TABELA 3

Superfícies de desobstrução

Superfícies e dimensões (a)	Classificação da pista									
	Pista de aproximação Regras de Voo Visual				Pista de aproximação Regras de Voo por Instrumentos de Não Precisão			Pista de aproximação de precisão		
	Número de código				Número de código			Número de código		Número de código
	1	2	3	4	1,2	3	4	1,2	3,4	3,4
<b>Superfície Cônica</b>										
Inclinação.....	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Altura.....	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m
<b>Superfície Horizontal Interior</b>										
Altura.....	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Raio.....	2000 m	2500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m
<b>Superfície de Aproximação Interior</b>										
Largura.....	—	—	—	—	—	—	—	90 m	120 m (e)	120 m (e)
Distância à soleira.....	—	—	—	—	—	—	—	60 m	60 m	60 m
Comprimento.....	—	—	—	—	—	—	—	900 m	900 m	900 m
Inclinação.....	—	—	—	—	—	—	—	2,5 %	2 %	2 %
<b>Superfície de Aproximação</b>										
Comprimento do lado interno.....	60 m	80 m	150 m	150 m	150 m	150 m	150 m	150 m	150 m	300 m
Distância à soleira.....	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergência (de cada lado).....	10 %	10 %	10 %	10 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
<b>Primeira Secção</b>										
Comprimento.....	1600 m	2500 m	3000 m	3000 m	2500 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m
Inclinação.....	5 %	4 %	3,33 %	2,5 %	3,33 %	2 %	2 %	2,5 %	2 %	2 %
<b>Segunda Secção</b>										
Comprimento.....	—	—	—	—	—	3600 m (b)	3600 m (b)	12000 m	3600 m (b)	3600 m (b)
Inclinação.....	—	—	—	—	—	2,5 %	2,5 %	3 %	2,5 %	2,5 %
<b>Secção Horizontal</b>										
Comprimento.....	—	—	—	—	—	8400 m (b)	8400 m (b)	—	8400 m (b)	8400 m (b)
Comprimento Total.....	—	—	—	—	—	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m
<b>Superfície de Transição</b>										
Inclinação.....	20 %	20 %	14,3 %	14,3 %	20 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %	14,3 %
<b>Superfície de Transição Interior</b>										
Inclinação.....	—	—	—	—	—	—	—	40 %	33,3 %	33,3 %

Superfícies e dimensões (a)	Classificação da pista									
	Pista de aproximação Regras de Voo Visual				Pista de aproximação Regras de Voo por Instrumentos de Não Precisão			Pista de aproximação de precisão		
								I		II ou III
	Número de código				Número de código			Número de código		Número de código
1	2	3	4	1,2	3	4	1,2	3,4	3,4	
<b>Superfície de Proteção à Aproximação Falhada</b>										
Comprimento do lado interior . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	90 m	120 m (e)	120 m (e)
Distância à soleira . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	(c)	1800 m	1800 m
									(d)	(d)
Divergência (de cada lado) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	10 %	10 %	10 %
Inclinação . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	4 %	3,33 %	3,33 %

## Notas

- 1 — (a) Todas as dimensões são medidas na horizontal, salvo se especificado de outra forma;  
 (b) Comprimento variável [ver normas 4.2.9 ou 4.2.17 do Anexo 14 (Volume I, emenda 9) à Convenção de Chicago];  
 (c) Distância ao fim da faixa;  
 (d) Ou fim da pista, aquela que for menor;  
 (e) Quando a letra de código for F, a largura é aumentada para 155 m.
- 2 — A norma 4.2.9 do Anexo 14 (Volume I, emenda 9) à Convenção de Chicago, determina que a secção horizontal da superfície de aproximação deve iniciar-se para além do ponto a partir do qual a secção inclinada a 2.5 % interceta:
- a) Um plano horizontal situado 150 metros acima da cota de referência da soleira da pista; ou  
 b) Um plano horizontal que se situe acima de um obstáculo tendo em conta a folga definida para esse obstáculo pela altitude/altura (OCA/H),  
 c) devendo considerar-se o que for mais alto de entre as duas alíneas anteriores.
- 3 — A norma 4.2.17 do Anexo 14 (Volume I, emenda 9) à Convenção de Chicago, determina que a secção horizontal da superfície de aproximação deve iniciar-se para além do ponto a partir do qual a secção inclinada a 2.5 % interceta:
- a) Um plano horizontal situado 150 metros acima da cota de referência da soleira da pista; ou  
 b) Um plano horizontal que se situe acima de um obstáculo, de acordo com os limites de folga para obstáculos,  
 c) devendo considerar-se o que for maior de entre as duas alíneas anteriores.

## ANEXO III

[a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º]

## Condições para a atribuição do segundo elemento do código de referência

TABELA 4

## Largura mínima de pista (m)

Código numérico	Letra de código					
	A	B	C	D	E	F
1 . . . . .	18	18	23	—	—	—
2 . . . . .	23	23	30	—	—	—
3 . . . . .	30	30	30	45	—	—
4 . . . . .	—	—	45	45	45	60

A largura de uma pista de aproximação de precisão de código 1 ou 2 não deve ser inferior a 30 m.

TABELA 5

## Determinação da letra de código

Características Físicas	Letra de código					
	A	B	C	D	E	F
<b>Inclinações Transversais de Pista</b>						
Valor ideal e máximo . . . . .	2,0 %	2,0 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Valor mínimo (a) . . . . .	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
<b>Bermas de pista</b>						
O somatório das bermas com a largura de pista deve ser (e nunca inferior): . . . . .	NA	NA	NA	60 m (b)	60 m (b)	75 m

Características Físicas	Letra de código					
	A	B	C	D	E	F
<b>Largura de caminhos de circulação</b> Nos troços retilíneos a largura não deve ser inferior a: .....	7,5 m	10,5 m	15,0 m (c) 18,0 m (d)	18,0 m (e) 23,0 m (f)	23,0 m	25,0 m
<b>Variações das inclinações longitudinais de caminhos de circulação</b> A transição entre traineis deve ser efetuada através de uma superfície curva com uma razão de variação que não deve exceder:	1,0 % por cada 25 m (g)	1,0 % por cada 25 m (g)	1,0 % por cada 30 m (h)	1,0 % por cada 30 m (h)	1,0 % por cada 30 m (h)	1,0 % por cada 30 m (h)
<b>Distâncias mínimas de separação de caminhos de circulação</b> Ver Tabela 6 .....	—	—	—	—	—	—
<b>Inclinações Transversais dos Caminhos de Circulação</b> Não devem exceder: .....	2,0 %	2 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
<b>Largura de bermas de Caminhos de Circulação</b> A largura total (caminho de circulação mais berma), em troços retilíneos, não deve ser inferior a: .....	NA	NA	25,0 m	38,0 m	44,0 m	60,0 m
<b>Distâncias de separação entre aeronaves nas zonas de estacionamento</b> As distâncias mínimas de separação entre uma aeronave estacionada, qualquer edifício, qualquer aeronave estacionada ou quaisquer outros objetos devem ser: . . . .	3,0 m	3,0 m	4,5 m	7,5 m	7,5 m	7,5 m

NA: Não aplicável.

(a) Exceto nas interseções das pistas ou dos caminhos de circulação, onde possam ser necessárias inclinações menores;

(b) Quando a pista tem uma largura de 60 m, pode não haver berma;

(c) Para aeronaves com uma distância entre eixos inferior a 18 m;

(d) Para aeronaves com uma distância entre eixos igual ou superior a 18 m;

(e) Para aeronaves com espalho inferior a 9 m;

(f) Para aeronaves com espalho igual ou superior a 9 m;

(g) Raio de curvatura mínimo de 2 500 m;

(h) Raio de curvatura mínimo de 3 000 m.

TABELA 6

**Distâncias mínimas de separação de caminhos de circulação**

Letra de código	Distância entre o eixo de um caminho de circulação e o eixo de uma pista (metros)								Distância entre eixos de caminhos de circulação (metros)	Distância entre o eixo de um caminho de circulação que não seja de acesso a uma área de estacionamento de aeronaves e um objeto (metros)	Distância entre o eixo de um caminho de acesso a uma área de estacionamento de aeronaves a um objeto (metros)
	Pista de voo por Instrumentos				Pista de voo visual						
	Número de código				Número de código						
	1	2	3	4	1	2	3	4			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
A .....	82,50	82,50	—	—	37,50	47,50	—	—	23,75	16,25	12,00
B .....	87,00	87,00	—	—	42,00	52,00	—	—	33,50	21,50	16,50
C .....	—	—	168,00	—	—	—	93,00	—	44,00	26,00	24,50
D .....	—	—	176,00	176,00	—	—	101,00	101,00	66,50	40,50	36,00
E .....	—	—	—	182,50	—	—	—	107,50	80,00	47,50	42,50
F .....	—	—	—	190,00	—	—	—	115,00	97,50	57,50	50,50

Nota 1 — As distâncias de separação constantes das colunas (2) a (9) representam combinações comuns de pistas e caminhos de circulação. O manual de projeto de aeródromos, Parte 2, apresenta a base da formulação para as referidas distâncias.

Nota 2 — As distâncias constantes das colunas (2) a (9) não garantem uma distância de segurança suficiente por detrás de uma aeronave em espera para que outra aeronave passe num caminho de circulação paralelo. Ver manual de projeto de aeródromos, Parte 2.

## ANEXO IV

[a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º]

**Determinação do Comprimento Básico para Pistas Existentes**

1 — Os fatores a ter em consideração nas situações em que não se verificam as condições ideais referentes à distância de referência do avião são os seguintes:

- a) Comprimento real de pista ( $Comp_R$ );
- b) Coeficiente de Correção (CC)

2 — A partir dos fatores mencionados no número anterior determina-se o comprimento básico de pista através da seguinte forma:

$$Comp_B = \frac{Comp_R}{CC}$$

sendo que:

$$CC = CCA \times CCT \times CCD$$

- CCA — Coeficiente de correção da altitude  
 CCT — Coeficiente de Correção da Temperatura  
 CCD — Coeficiente de Correção de Declive

3 — Os coeficientes CCA, CCT e CCD representam, respetivamente:

a) Um acréscimo de 7 % a cada 300,00 m (1000') de altitude (H) acima do nível médio das águas do mar, em que:

$$CCA = 1 + \frac{0,07 \times H}{300}$$

b) Um acréscimo de 1 % por cada grau Celsius em que a temperatura de referência do aeródromo (TR) exceda a temperatura padrão (TP = 15°) correspondente à altitude do aeródromo (H), em que:

$$CCT = 1 + [TR - (TP - 0,0065 \times H)] \times 0,01$$

c) Um acréscimo pelo declive longitudinal da pista (D), determinado pela diferença de cotas, do ponto mais elevado e do ponto mais baixo da pista, dividido pelo comprimento total da pista, em que:

$$CCD = 1 + 0,10 \times D$$

206610672

**Instituto do Turismo de Portugal, I. P.****Aviso n.º 17128/2012**

Nos termos do disposto no n.º 6 do artigo 12.º da lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, conjugado com o n.º 2 do artigo 73.º, o n.º 1 do artigo 75.º, e n.º 1 do artigo 76.º, todos do Regime do Contrato de Trabalho em Funções Públicas, aprovado pela Lei n.º 59/2008, de 11 de setembro, em conjugação com a cláusula 6.ª do Acordo Coletivo de Trabalho n.º 1/2009, de 24 de setembro e n.º 1 do Regulamento de Extensão n.º 1-A/2010 de 1 de março, e após homologação dos Relatórios de Avaliação Final do Período Experimental elaborados pelos respetivos júris constituídos para o efeito, torno público a conclusão com sucesso, do período experimental, na carreira técnica superior dos trabalhadores abaixo mencionados:

Isabel Alexandra Rodrigues da Costa.  
 Mariana da Silva Pereira.

5 de setembro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Frederico Costa*.

206577188

**Aviso n.º 17129/2012**

Nos termos do disposto no n.º 6 do artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, conjugado com o n.º 2 do artigo 73.º, o n.º 1 do artigo 75.º, e n.º 1 do artigo 76.º, todos do Regime do Contrato de Trabalho em Funções Públicas, aprovado pela Lei n.º 59/2008, de 11 de setembro, em conjugação com a cláusula 6.ª do Acordo Coletivo de Trabalho n.º 1/2009, de 24 de setembro e n.º 1 do Regulamento de Extensão n.º 1-A/2010 de 1 de março, e após homologação do Relatório de Avaliação Final do Período Experimental elaborado pelo respetivo júri, constituído para o efeito, torno público a conclusão com sucesso

do período experimental na carreira e categoria de assistente técnico da trabalhadora Ana Catarina da Cruz Dias.

26 de outubro de 2012. — O Presidente do Conselho Diretivo, *Frederico Costa*.

206569055

**MINISTÉRIO DA SAÚDE****Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Saúde****Despacho n.º 16401/2012**

Os Técnicos de Ambulância de Emergência (TAE) são profissionais do Instituto Nacional de Emergência Médica IP (INEM) que atuam no âmbito da emergência médica extra-hospitalar e são elementos fundamentais da rede de emergência médica nacional, cuja ação pode ser determinante para a sobrevivência de vítimas e com um papel nas respostas do INEM já bem estabelecido. Contudo, havendo a necessidade de clarificar o âmbito de competências dos TAE, de forma a manter a coerência da cadeia de Emergência Médica já definida nos despachos n.º 14898/2011, de 3 de Novembro, n.º 13794/2012, de 24 de outubro e no despacho n.º 14041/2012, de 29 de outubro, considerando as atribuições legalmente reservadas para o INEM, tal como constam do Decreto-Lei n.º 34/2012, de 14 de fevereiro, ouvidas a Ordem dos Médicos e dos Enfermeiros, determina-se que:

1. Os atos médicos de emergência estão obrigatoriamente inseridos em programas de emergência médica tutelados pelo INEM e integrados no modelo de organização da cadeia de emergência médica prevista para a respectiva área territorial.

2. A cadeia de emergência médica mencionada no número anterior deve ser entendida como o conjunto de ações sequenciais realizadas de forma integrada por diferentes atores, com vista a garantir a máxima probabilidade de sobrevivência a uma vítima.

3. São aprovadas as competências dos TAE, constantes do anexo 1, tal como definidas por despacho do conselho diretivo do INEM, exclusivamente para serem exercidas em contexto de emergência extra-hospitalar.

4. Os algoritmos de decisão médica para execução por TAE, definidos pelo INEM, em situações de emergência que determinem risco eminente de vida ou perda de membro, serão executados após solicitação de validação e apoio médico ao CODU.

5. Os TAE são habilitados por um curso homologado pelo INEM, de acordo com programas definidos pelo INEM, ouvida a Ordem dos Médicos.

6. O exercício das competências dos TAE e aplicação dos algoritmos referidos no ponto 4 estão sujeitos à supervisão clínica do Departamento de Emergência Médica.

14 de dezembro de 2012. — O Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Saúde, *Fernando Serra Leal da Costa*.

Anexo 1

**Competências dos Técnicos de Ambulância de Emergência**

1. O Técnico de Ambulância de Emergência (TAE) atua, sob supervisão médica, cumprindo algoritmos de decisão aprovados pelo INEM após serem ouvidas a Ordem dos Médicos e Ordem dos Enfermeiros;

2. A aplicação prática dos algoritmos é validada da seguinte forma:

a. *Offline* — para os algoritmos de intervenção não farmacológica, que não careçam do contacto com o médico regulador do Centro de Orientação de Doentes Urgentes (CODU) para a sua aplicação;

b. *Online* — para os algoritmos essencialmente farmacológicos que carecem do contacto com o médico regulador do CODU para a sua aplicação;

3. Sempre que possível e tecnicamente recomendado, os TAE devem recorrer, na sua atuação, ao apoio à distância (Telemedicina) dos médicos dos CODU e/ou das Unidades de Saúde de destino dos doentes.

4. Ao INEM cabe definir e ministrar a formação necessária à atribuição das competências exigíveis ao cumprimento de cada um dos algoritmos referidos no ponto 1.

5. A aplicação dos algoritmos, nomeadamente das suas técnicas mais invasivas e da prática de atos médicos delegados, nomeadamente entubação supraglótica, e a preparação e/ou administração de fármacos por via endovenosa, subcutânea, intramuscular ou intraóssea, é reservada a