

- ii) Evitar a perda de calibração de qualquer sistema de aproximação ou pouso de precisão ou qualquer outro suporte à navegação;
- j) Relatar imediatamente à unidade de serviço de tráfego aéreo do aeródromo e ao operador de aeródromo, qualquer incidente ou dano às instalações que possam afetar os serviços de tráfego aéreo ou a segurança das aeronaves;
- k) Permanecer em serviço na área de trabalho enquanto o trabalho está em andamento e o aeródromo está aberto às operações da aeronave;
- l) Assegurar que a unidade do serviço de tráfego aéreo do aeródromo seja mantida informada dos indicativos de chamada de rádio dos veículos utilizados pelo fiscal de segurança do trabalho;
- m) Exigir a remoção imediata de veículos, máquinas e trabalhadores da área de movimento para a segurança das operações da aeronave, quando for necessário;
- n) Garantir a segurança para operações normais de aeronave na área de movimento após a remoção de trabalhadores, veículos, máquinas, equipamentos e lixo da área de trabalho; e
- o) Garantir que os holofotes ou qualquer outra fonte de iluminação necessária para realizar trabalhos de aeródromo estejam resguardados de modo a não encandear os pilotos.

9. QUESTÕES A SEREM AVALIADAS

Algumas questões devem ser avaliadas ao preparar um PCO:

- a) Interrupção mínima dos procedimentos operacionais padrão para operações de aeronaves;
- b) Manter desobstruídas as vias de acesso de estação de serviço de salvamento e combate a incêndio para áreas de movimento do aeródromo;
- c) Um procedimento para notificar e competência para alterar aspetos orientados à segurança do plano de construção;
- d) Localização de equipamentos nas áreas de aproximação e de transição;
- e) A altura dos obstáculos e distância do limite da pista;
- f) Sinalização e iluminação dos equipamentos de construção;
- g) O estacionamento dos equipamentos de construção e armazenamento do material, quando não estiverem em uso;
- h) Relocalização ou deslocamento dos limites da pista;
- i) TORA, TODA, ASDA, LDA atualizado;
- j) Indicação de uma *clearway*;
- k) Sinalização dos limites de pista deslocados ou realocizados;
- l) Utilização de suportes visuais quando o limite de pista é deslocado ou realocado;
- m) Se o PAPI está desligado quando a soleira é deslocada ou realocizada;
- n) Coordenação com o aeródromo e ATS para desligar a iluminação;
- o) Trabalhar em zonas diferentes como 1, 2 e 3;
- p) Trabalhar junto a caminhos de circulação e plataforma;
- q) Desligamento, proteção ou interferência com qualquer dispositivo de navegação eletrónico, como um localizador;
- r) Tamanho das trincheiras;
- s) Escavações e enchimentos;
- t) Procedimentos para reabrir o comprimento total da pista quando solicitado por emergência ou condições meteorológicas;
- u) Inspeção e vistoria antes de reabrir as áreas de movimento;
- v) Iluminação da pista durante encerramento;
- w) Sinalizar como fechada uma pista nova durante a construção, e antes do reassentamento da iluminação;
- x) Barreiras iluminadas e sinalizações nos limites da pista, denotando área de construção;

- y) Espaçamento e cores;
- z) Barreiras e iluminação próximo das escavações;
- aa) Iniciação, Atualização e Cancelamento da NOTAM;
- bb) Comissionamento de auxílios de navegação e visuais (quando e por quem);
- cc) Escolta para os trabalhadores da empreiteira quando trabalham no lado ar, incluindo os locais para o estacionamento dos veículos da construção civil e sua condução para e a partir do local de trabalho;
- dd) Licença para operar veículo no lado ar;
- ee) Localização da maquinaria da empreiteira;
- ff) Indicação das áreas de resíduos e eliminação de resíduos;
- gg) Cronograma e incumbência de limpeza de detritos;
- hh) Identificação rigorosa de trabalhadores e equipamentos de construção;
- ii) Controlo de segurança dos portões temporários e cercas realocizadas;
- jj) Procedimentos atualizados de controlo veicular, ou equipamento e trabalhadores adicionais, referência, escolta dos trabalhadores da empreiteira;
- kk) Controlo e regulação de explosivos;
- ll) Controlo de poeira, fumo e vapores;
- mm) Localização dos serviços;
- nn) Localização dos cabos de controlo e de energia para auxiliares de navegação visuais e eletrónicos;
- oo) A necessidade de notificar a unidade de salvamento e combate ao incêndio quando trabalha nos abastecimentos de água;
- pp) A disponibilidade de diretores de tráfego, operadores de aeronaves, wing walkers e similares, conforme a necessidade, para garantir a desobstrução em áreas de construção.

10. ENTRADA EM VIGOR

A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de fevereiro de 2018. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

Diretiva nº 04/AED/18

Diretiva sobre Plano de Emergência em Aeródromo

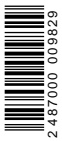
de 7 de março de 2018

Os operadores de aeródromos de aeródromo são requeridos a elaborar e implementar um plano de emergência de aeródromo, com manutenção contínua, incluindo os testes periódicos conforme o disposto no CV-CAR 14.1.

A necessidade de planeamento de emergência de aeródromo é baseada nos termos do CV-CAR 14.1, segundo o qual o planeamento de emergência do aeródromo é o processo de preparação de um aeródromo para lidar com uma emergência ocorrida no aeródromo ou nas suas proximidades. Deste modo, o primeiro fator a considerar numa situação de emergência é sempre a preservação de vidas, seguindo-se a preservação do material e das provas ou vestígios com fins de investigação.

Cada situação de emergência tem características próprias. Desta forma, o plano não pode cobrir todas as eventualidades, pelo que, através de uma resposta correta e atempada, pode minimizar e, se possível, conter os efeitos do tipo de situação.

Assim sendo, a presente diretiva visa estabelecer os procedimentos de elaboração, atualização e manutenção do plano de emergência de aeródromo, bem como as atribuições e responsabilidades de serviços de aeródromo e entidades externas.



Por último, impõe-se ressaltar que o presente regulamento foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a)* do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. OBJECTO

O objetivo da presente diretiva é estabelecer os procedimentos de elaboração, atualização e manutenção do plano de emergência de aeródromo, bem como as atribuições e responsabilidades de serviços de aeródromo e entidades externas.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta diretiva é aplicável ao operador de aeródromo, de acordo com o estabelecido no CV-CAR 14.1.

3. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto na presente diretiva entende-se por:

- a)* Acidente», ocorrência da qual resultem graves danos materiais ou graves lesões em pessoas;
- b)* Acidente no aeródromo», acidente com aeronaves que ocorre na infraestrutura ou em que, ocorrendo fora dela, as aeronaves ou os seus destroços venham a imobilizar-se dentro da infraestrutura;
- c)* Acidente na área adjacente do aeródromo», acidente com aeronaves que ocorra num raio de 1 km da infraestrutura;
- d)* Acidente fora do aeródromo», acidente com aeronaves que ocorra para além da área adjacente da infraestrutura;
- e)* Acidente com aeronave», acidente de aviação ocorrido com uma aeronave no aeródromo ou na sua vizinhança.
- f)* Emergência», situação em que seja comprometida a operação normal e segura. Incluem-se as situações em que, após uma ocorrência, se torne necessário tomar medidas especiais para evitar o seu agravamento.

Nota: A situação de emergência mantém-se até que seja resolvido o problema ou se verifique uma evolução da mesma que culmine em acidente/incidente;

- g)* «Incidente», ocorrência da qual resultem danos materiais ou lesões em pessoas, de grau inferior ao acidente.

4. REFERÊNCIAS

Esta diretiva baseou-se nos seguintes documentos:

- a)* CV CAR 14 - Certificação de Aeródromo;
- b)* CV-CAR 14.1 - Serviços e Operações de Aeródromo;
- c)* Documento OACI 9137-AN/898-Manual de Serviços de Aeródromo, Parte 7 -Planificação de emergência nos aeródromos;
- d)* Documento OACI 9774-AN/969 - Manual de Certificação de Aeródromos.

5. PLANO DE EMERGÊNCIA DO AERÓDROMO (PEA)

5.1. Generalidades

- 5.1.1. O PEA é um documento que estabelece procedimentos, responsabilidades e atribuições para atender em situações de emergência decorrentes de acidentes aeronáuticos em aeródromos.
- 5.1.2. O PEA é ativado após notificação de uma aeronave em emergência ou na sequência de um incidente ou acidente.
- 5.1.3. Os procedimentos contemplados no PEA devem ser estendidos, naquilo que possível, para os acidentes ocorridos em um raio de 8 km, a partir do correspondente aeródromo.

5.1.4. O operador de aeródromo deve estabelecer no PEA, os procedimentos para atender a emergências que ocorrem no aeródromo ou nas suas proximidades, abrangendo todas as tarefas a serem realizadas antes, durante e após uma emergência, tais como:

- a)* Acidente com aeronave dentro e fora da área do aeródromo;
- b)* Incidente com aeronave dentro da área do aeródromo;
- c)* Avarias de aeronaves em voo;
- d)* Incêndio de edifícios no aeródromo;
- e)* Atos de interferência ilícita;
- f)* Transporte aéreo de mercadorias perigosas;
- g)* Acidente durante o reabastecimento de combustível;
- h)* Desastres naturais no aeródromo;
- i)* Emergências médicas e de saúde pública;
- j)* Emergências quando no aeródromo está localizado no entorno difícil ou encontra-se perto das zonas com água, pântanos ou em terrenos difíceis; ou
- k)* Quando uma parte das operações de aproximação e descolagem tenham lugar sobre estas zonas.

5.1.5. O PEA, deve permitir a adaptação das diferentes situações que ocorrem em uma emergência e a interligação com outros planos de emergência.

5.2. Finalidade do PEA

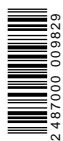
- 5.2.1. A finalidade do PEA é estabelecer procedimentos e ações a serem desenvolvidas em situações de emergência, incidente ou acidente, bem como conseguir um elevado estado de preparação individual e coletiva para as ações de salvamento e combate a incêndios, através do estabelecimento e atribuição de responsabilidades aos serviços, entidades e organizações envolvidas, estabelecendo procedimentos gerais de preservação de todos os vestígios que possam, posteriormente, contribuir para o apuramento das causas do acidente.
- 5.2.2. Os procedimentos a serem estabelecidos e os meios a serem disponibilizados para a emergência devem ser compatíveis com as características de operação de cada aeródromo, considerando, entre outros aspetos, a infraestrutura de apoio instalada, os tipos de aeronave que nele operam e o meio ambiente circundante, respeitando-se a legislação aplicável.

5.2.3. O PEA deve:

- a)* Prever cenários de acidentes para os riscos identificados;
- b)* Definir fluxograma de comunicação, conforme anexo 3;
- c)* Estabelecer procedimentos, normas e regras de atuação face aos possíveis cenários;
- d)* Organizar os meios de salvamento, definindo as funções dos intervenientes, conforme definido no anexo 4;
- e)* Promover ações adequadas à redução dos possíveis efeitos de um sinistro;
- f)* Evitar confusões, erros, atropelos e duplicação de atuações;
- g)* Prever e organizar antecipadamente a evacuação e atuação;
- h)* Sistematizar procedimentos, os quais podem ser testados, através de exercícios e simulacros.

5.3. Responsabilidades

- 5.3.1. O operador de aeródromo, é responsável pela elaboração, atualização e a manutenção da eficácia do PEA, de acordo com os procedimentos estabelecidos na parte 14.1.B do CV-CAR 14.1.
- 5.3.2. O operador de aeródromo deve designar um coordenador de emergência, como autoridade exclusiva do PEA, e com as seguintes responsabilidades:
 - a)* Exercer o controlo total sobre as atividades realizadas durante a emergência;



- b) Negociar e elaborar as cartas de acordo com as entidades que participam no PEA;
- c) Manter o PEA atualizado;
- d) Assegurar-se que todos o pessoal do aeródromo está consciente das suas responsabilidades e ações em caso de emergência;
- e) Manter atualizada a lista de telefones e outros meios de comunicação de todas as entidades do PEA;
- f) Manter atualizada a lista de funcionários e entidades do PEA, de modo a evitar o acesso à área de emergência, por pessoas que podem interferir com manobras ou operações de salvamento, assim como preservar em boas condições as evidências para a investigação de acidente;
- g) Manter atualizada a lista dos recursos existentes a serem utilizados em caso de emergência;
- h) Manter registos de avaliações e mudanças correspondentes ao PEA;
- i) Guardar registos de pessoas ou entidades que recebem as cópias do PEA, bem como das emendas produzidas;
- j) Estabelecer procedimentos para verificações de instalações e equipamento a ser utilizado durante emergências e a frequência de essas verificações, para garantir o bom funcionamento em qualquer momento;
- k) Coordenar o agendamento dos exercícios do PEA;
- l) Avaliar os resultados e a eficiência do PEA, com base em exercícios reais de emergências, e proceder os ajustes que são necessários;
- m) Gerir junto com os serviços de saúde, a nomeação de um coordenador médico que se encarregue da coordenação das atividades envolvidas na assistência das vítimas;
- n) Coordenar com entidades de apoio que lidam numa situação de emergência, nomeadamente a Polícia Nacional, Serviço de Bombeiros, pessoal médico e qualquer outra pessoa com responsabilidades no âmbito do PEA;
- o) Garantir a participação de todas as entidades que disponibilizam meios e pessoal especificado no manual na área de acidente;
- p) Certificar de que todo o pessoal de aeródromo tenha deveres e responsabilidades descritos no PEA e familiarizados e treinados com os deveres especificados;
- q) Garantir que os princípios fundamentais dos fatores humanos sejam incluídos nos procedimentos e processos de resposta de emergência, incluindo a maneira como as pessoas interagem com as tarefas, outras pessoas, máquinas, fontes de informação e meio ambiente, considerando que os humanos possuem limitações e capacidades.

5.3.3. Cada entidade envolvida no PEA deve ter procedimentos detalhados e processos que eles controlam em relação às ações do PEA.

5.3.4. O papel das entidades deve ser claramente definido, garantido certeza nas tomadas de medidas numa situação de emergência

5.3.5. O operador de aeródromo deve manter o PEA em vigor, e além disso deve:

- a) Ter uma cópia completa e atualizada do PEA aprovado;
- b) Distribuir uma cópia atualizada do PEA aprovado, para todas as unidades internas do aeródromo e entidades externas integrantes do PEA.

6. ELABORAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E AVALIAÇÃO DO PEA

6.1. Comissão de elaboração e atualização

O operador de aeródromo deve estabelecer uma comissão para a elaboração e a atualização do PEA, cuja composição deve contemplar, pelo menos:

- a) Integrantes dos serviços de aeródromo;

- b) Representantes dos órgãos de controle de tráfego aéreo; e
- c) Setores que tenham responsabilidades ou atribuições específicas referentes ao atendimento das emergências.

6.2. Critérios de elaboração

6.2.1. O PEA, elaborado pelo operador de aeródromo, deve:

- a) Ser um documento dinâmico e ajustado à realidade do aeródromo, devendo ser revisto e atualizado anualmente ou sempre que se torne necessário;
- b) Ser simples e claro de forma a permitir ser compreendido por todos e adequar às demais situações;
- c) Ser aprovado pela autoridade aeronáutica;
- d) Permitir a inclusão de páginas que fazem referência da vigência, das revisões e possíveis emendas efetuadas;
- e) Adequar-se a um mecanismo que facilite a preparação, a análise e o processo de aprovação.

6.2.2. O PEA deve contemplar os procedimentos de pronta resposta relacionados aos serviços que se façam necessários, dentre eles os de salvamento e combate ao incêndio, médico e hospitalar.

6.2.3. Devem ser previstos procedimentos para realização de testes periódicos do PEA e análise dos seus resultados, a fim de melhorar a sua eficácia.

6.2.4. O PEA deve estabelecer uma ordem de prioridade entre as tarefas, assim como os sistemas de comunicação entre o local do acidente e os diversos setores envolvidos.

6.2.5. Deve ser explicitamente enfatizado no PEA, que o salvamento às vítimas é sempre prioritário e terá precedência sobre as necessidades da investigação, embora a preservação de indícios para a investigação do acidente seja também um objetivo a ser almejado.

6.2.6. Deve ser estabelecido que o acesso à aeronave ou seus destroços, para a realização da ação inicial, só deve ser permitido quando houver garantia de segurança à integridade física dos envolvidos, incluindo a certeza da ausência de risco de incêndio, contaminação, explosão ou desmoronamento.

6.3. Critérios de atualização

6.3.1. O PEA deve ser atualizado quando:

- a) For detetada qualquer deficiência na adequação da resposta de cada serviço participante ou nos procedimentos estabelecidos durante a aplicação do exercício de emergência ou em atendimento à uma situação de emergência real;
- b) Houver alguma mudança significativa nas características do aeródromo; ou
- c) A critério do operador de aeródromo, tal se fizer necessária ou desejável.

6.3.2. O operador de aeródromo deve manter informação atualizada no manual aprovado pela autoridade aeronáutica e em caso de atualização deve notificar por escrito à autoridade aeronáutica com sessenta (60) dias de modo a obter a aprovação quanto ao conteúdo da atualização em questão.

6.4. Critérios de avaliação

6.4.1. O PEA deve ser avaliado durante a realização do exercício de emergência e nos casos de acionamento para atender a emergência real, visando assegurar que qualquer deficiência encontrada seja corrigida.

6.4.2. Deve ser formada uma equipa especificamente para a avaliação do PEA que deve ser composta de pessoal devidamente capacitado para essa atividade e em número suficiente para analisar a eficácia de cada uma das atividades executadas no PEA.

6.4.3. O operador de aeródromo deve informar a autoridade aeronáutica, com antecedência mínima de 30 dias, a data prevista para execução do exercício simulado do PEA.



6.4.4. A eficiência do PEA deve ser verificada periodicamente através de:

- a) Exercício total de emergência a intervalos não superiores a dois (2) anos;
- b) Exercício parcial de emergência no ano seguinte ao exercício total, de modo a garantir que as deficiências observadas durante este último sejam corrigidas;
- c) Exercício de mesa: pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses, exceto no período em que um exercício total é realizado.

6.4.5. Após a realização do exercício parcial, devem ser feitas as atualizações ao PEA (se necessário) que, uma vez aprovadas pela autoridade aeronáutica, são enviadas a todos os serviços ou entidades envolvidas.

6.4.6. Deve ser mantido um registo de todas os exercícios executados, relatório de avaliações e as medidas corretivas correspondentes.

7. ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES DE SERVIÇOS DE AERODROMO E ENTIDADES EXTERNAS

7.1. Generalidades

Devem ser listadas no PEA todas as atribuições dos serviços de aeródromo e entidades externas envolvidos nas ações a serem desenvolvidas durante uma situação de emergência no aeródromo.

7.2. Órgãos de tráfego aéreo

O órgão de tráfego aéreo deve:

- a) Operar e manter os sistemas de alarme principais e alternativos;
- b) Informar sobre o acidente – local, hora e tipo da aeronave;
- c) Orientar o tráfego aéreo para outras pistas ou para aeródromo de alternativa, caso venha ocorrer interdição das operações;
- d) Emitir informações complementares através de outros canais de comunicação, à medida que forem sendo conhecidos;
- e) Emitir NOTAM a respeito das condições do aeródromo e da indisponibilidade dos serviços de salvamento e combate a incêndio; e
- f) Assumir outras atribuições contidas na legislação em vigor.

7.3. Serviço de salvamento e combate a incêndio

O serviço de salvamento e combate a incêndio deve:

- a) Disponibilizar os equipamentos e pessoal para atender a categoria requerida para os serviços de salvamento e combate a incêndio, incluindo tipo e quantidade de agentes extintores, viaturas e embarcações (se for o caso), equipamentos de proteção individual;
- b) Estabelecer procedimentos para lidar com situações de emergência;
- c) Estabelecer os meios e formas de coordenação com os serviços médicos, quanto à evacuação dos sobreviventes;
- d) Estabelecer os procedimentos para liberação da área do acidente para as atividades de investigação, após garantir a ausência de risco de incêndio, explosão, contaminação e desmoronamento.

7.4. Serviços de segurança

Os serviços de segurança devem estabelecer os procedimentos de acionamento e de orientação para impedir o acesso de pessoas estranhas aos interesses das operações, bem como o estabelecimento de proteção e vigilância da aeronave ou seus destroços até a liberação por parte da autoridade de aviação.

7.5. Diretor do Aeródromo

O diretor do aeródromo deve:

- a) Estabelecer a coordenação das operações e verificar se todos os recursos necessários de salvamento e combate a incêndio, médicos, evacuação e de segurança foram acionados e acompanhar a sua aplicação;

- b) Verificar se os operadores das aeronaves envolvidos no acidente já foram notificados e estão participando da emergência, através de prestação de informações necessárias;
- c) Certificar-se, por meio dos órgãos de controle do espaço aéreo, se as operações aéreas foram orientadas para pista alternativa ou outro aeródromo, quando necessário;
- d) Certificar-se do acionamento dos responsáveis pela investigação de acidentes aeronáuticos;
- e) Verificar se os recursos de infraestrutura para desobstrução da pista já foram acionados;
- f) Apoiar as equipas em operação com água potável, alimentação em horários alternativos, equipamento de sinalização, dentre outros aspetos julgados necessários; e
- g) Estabelecer a adequada comunicação com os órgãos de imprensa.

7.6. Serviços Médicos

O operador de aeródromo deve assegurar que os serviços médicos assumam as seguintes responsabilidades:

- a) Dimensionar, adequar e manter disponíveis os recursos de atendimento médico;
- b) Realizar a triagem dos sobreviventes e seleção dos tipos de atendimento de acordo com a urgência necessária, inclusive no que se refere à evacuação, conforme o diagrama constante do anexo 5;
- c) Elaborar a relação de vítimas, inclusive as fatais devidamente identificadas, disponibilizando-a junto aos operadores aéreos envolvidos;
- d) Manter atualizado o estoque de medicamentos, macas, e outros itens necessários ao serviço;
- e) Manter coordenação com órgãos públicos e privados que venham a ser engajados nos serviços médicos e hospitalares, decorrentes de situações de emergência.

7.7. Operador de aeronave

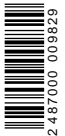
O operador de aeronave envolvida deve:

- a) Designar um representante como elemento de ligação com o coordenador do centro de operações de emergência;
- b) Disponibilizar as informações relativas aos passageiros, carga e manifestos, quando solicitadas; e
- c) Prover os meios para a remoção da aeronave ou de seus destroços.

7.8. Coordenador do centro de operações de emergência

O coordenador do centro de operações de emergência deve:

- a) Informar ao representante do operador da aeronave da ocorrência;
- b) Notificar as autoridades locais sobre uma situação de emergência;
- c) Coordenar todas as ações relativas ao PEA;
- d) Coordenar a intervenção dos meios internos de resposta e garantir a coordenação interna das necessidades operacionais dos meios externos;
- e) Tomar todas as decisões essenciais à segurança de todos os intervenientes sempre que necessário;
- f) Manter um registo de todos os acontecimentos que ocorram, decisões tomadas, e todas as informações pertinentes que facilitem a intervenção das entidades;
- g) Acionar o representante da entidade de investigação de acidentes;
- h) Acionar a autoridade legista, se for o caso;
- i) Apoiar a realização da “Ação Inicial no Local do Acidente” de acordo com as normas da entidade de investigação de acidentes, buscando, inclusive, garantir que seja preservado as informações e mostras coletadas para serem entregues aos responsáveis pela investigação do acidente;



- j) Apoiar, naquilo que for necessário, a assistência às vítimas prestada pelos operadores aéreos envolvidos;
- k) Coordenar a remoção da aeronave, após liberação do investigador da entidade de investigação de acidentes; e
- l) Providenciar o pronto restabelecimento das operações aéreas no aeródromo.

7.9. Coordenador do posto de comando móvel

O coordenador do posto de comando móvel deve coordenar as ações de salvamento na área do acidente, setor interno ou externo do aeródromo, a partir dos limites da área de atuação do serviço de salvamento e combate a incêndio, incluindo, nomeadamente:

- a) Comandar ou dar assistência ao combate a incêndios, se necessário;
- b) Remoção dos feridos para o local de triagem;
- c) Seleção dos feridos para evacuação;
- d) Orientação para as vítimas ilesas;
- e) Solicitação de apoio externo de hospitais, serviços de bombeiros e segurança;
- f) Informar o centro de operação de emergência, sobre qualquer anomalia que considere que possa vir a provocar um sinistro ou dificuldades no salvamento e evacuação das vítimas;
- g) Remoção dos cadáveres;
- h) Controle do trânsito de veículos;
- i) Orientação para a “Ação Inicial da Investigação”;
- j) Isolamento do local;
- k) Supervisão das ações de remoção da aeronave.

8. ATENDIMENTO MÉDICO

8.1. Generalidades

O PEA deve descrever os procedimentos de atendimento médico de emergência.

8.2. Triagem e cuidados médicos

- 8.2.1. Os princípios médicos determinam que a estabilização do estado das vítimas deve ser realizada no local do acidente, portanto, a triagem, atendimento médico e remoção imediata de feridos graves deve ser feita por pessoal habilitado.
- 8.2.2. As vítimas devem ser classificadas em categorias, de acordo com a gravidade das lesões, com a finalidade de se estabelecer uma prioridade no atendimento.
- 8.2.3. A triagem inicial é feita pelo pessoal médico que primeiro tiver contato com as vítimas.
- 8.2.4. A triagem deve ser realizada em um ponto afastado do acidente visando evitar a exposição à fumaça ou ao risco de possíveis explosões, devendo ser levado em conta o acesso de ambulâncias e macas para a evacuação das vítimas.
- 8.2.5. Por ocasião da triagem, as vítimas devem ser identificadas com etiquetas, indicando a urgência de atendimento, conforme modelo do anexo 6.
- 8.2.6. De acordo com as etiquetas, as vítimas são destinadas às áreas de estabilização no aeródromo ou são evacuadas para hospitais.
- 8.2.7. Na triagem pode ser usado esparadrapo com os mesmos algarismos romanos que classificam as vítimas nas etiquetas, caso não haja disponibilidade suficiente de etiquetas.

8.3. Categorias de estado de urgência

As categorias de estado de urgência são as seguintes;

- a) Categoria I, que inclui:
 - i) Lesões na medula espinhal;

- ii) Grandes hemorragias;
- iii) Inalação severa de fumaça e gases;
- iv) Asfixia torácica;
- v) Trauma craniano com coma e choque progressivo;
- vi) Fraturas expostas e múltiplas;
- vii) Queimaduras extensas;
- viii) Lesões por impacto; e
- ix) Qualquer tipo de choque.

Nota: Normalmente esses tipos de lesões requerem ações de estancamento hemorrágico, ressuscitação, administração de oxigênio e remoção.

b) Categoria II, que inclui:

- i) Trauma torácico não asfíxiante;
- ii) Fraturas simples;
- iii) Queimaduras limitadas;
- iv) Trauma craniano sem coma ou choque; e
- v) Lesões das partes macias.

c) Categoria III, que inclui as lesões menores.

Nota: Normalmente essas lesões não requerem cuidados intensos imediatos, não dispensando que as vítimas devam ser removidas para longe do acidente enquanto aguardam a evacuação para os hospitais.

8.4. Atendimento do sobrevivente ileso

- 8.4.1. O sobrevivente ileso pode estar acometido de condições de desconforto que podem ter consequências desagradáveis, pois, na maioria das vezes, após uma evacuação de emergência, pode estar molhado, com o estado psicológico abalado, ter inalado gases ou fumaça, ainda que pouco, proporcionando condição potencial para a ocorrência do estado de choque ou de histeria.
- 8.4.2. Deve haver provisão de cobertores e, dentro da prioridade dos feridos, deve ser levado para um local onde se sinta confortado.
- 8.4.3. É importante considerar que o sobrevivente ileso pode estar ansioso por notícia de pessoa que o acompanhava.

8.5. Tratamento do cadáver

- 8.5.1. O corpo, ao ser retirado, deve ser identificado com a indicação do local onde se encontrava na aeronave acidentada ou nos seus destroços, bem como o registo do seu estado geral.
- 8.5.2. Deve ser colocado em saco de despojo evitando que fique fora da vista das pessoas, principalmente dos sobreviventes.
- 8.5.3. A identificação do corpo deve ter início tão logo seja possível, permitindo o adequado prosseguimento dos trâmites legais, bem como a prestação das informações pertinentes.
- 8.5.4. Os fatores humanos básicos devem ser incluídos nos procedimentos e processos para a resposta de emergência, incluindo a forma como as pessoas interagem com tarefas, outras pessoas, máquinas, fontes de informação e o meio ambiente com a consideração de que os humanos têm limitações e capacidades.

9. RECURSOS NECESSÁRIOS

9.1. Generalidades

O operador de aeródromo deve descrever no PEA os recursos necessários ao atendimento da emergência.



9.2. Viaturas de salvamento e combate a incêndio

- 9.2.1. O operador de aeródromo deve incluir no PEA número de total de viaturas de salvamento e combate a incêndio disponíveis para a ação imediata.
- 9.2.2. Deve existir em número suficiente, equipas de bombeiros treinados, equipadas com produtos para a extinção de fogo, inclusive para a prestação de primeiros socorros e de ressuscitação cardiopulmonar.

9.3. Embarcações e equipamentos náuticos

- 9.3.1. O PEA deve relacionar todas as embarcações e equipamentos náuticos disponíveis para a ação imediata, quando o aeródromo estiver situado nas imediações de áreas marítimas.
- 9.3.2. Deve existir em número suficiente para o salvamento na água, com características de desempenho compatíveis com o ambiente onde são utilizados e com pessoal treinado para a prestação de primeiros socorros.

9.4. Transportes

- 9.4.1. O PEA deve estabelecer todos os meios de transporte para as equipas do grupo de voluntários.
- 9.4.2. Deve existir transporte para as equipas de grupo de voluntario, desde os pontos de concentração, até o local do acidente, com capacidade para transportar simultaneamente, em macas, no mínimo 12,5% da capacidade de ocupantes da maior aeronave que opera regularmente no aeródromo.

- 9.4.3. O PEA deve prever os meios de transporte para os sobreviventes ilesos, desde o local do acidente até as instalações onde recebem atendimento.

- 9.4.4. O PEA deve estabelecer um local adequado para a concentração das vítimas, de modo que, após a triagem, aguardem o tratamento médico ou a evacuação.

9.5. Centro de operações de emergência

O centro de operações de emergência, deve ser localizado caso possível, em local com visibilidade para a pista do aeródromo e dotado de:

- a) Mapas quadriculas, conforme descrito nos anexos 1 e 2;
- b) Equipamento de comunicação para coordenação com as equipas em local da ocorrência (linhas telefónicas e rádio portátil);
- c) Equipamento de comunicação (telefones) para acionamento de hospitais, destacamentos de bombeiros e polícia nacional, para o atendimento de acidentes fora do aeródromo, ou acidentes no aeródromo; e
- d) Viatura para atender ao estabelecimento do posto de comando móvel.

9.6. Equipamento de iluminação

O PEA deve incluir a lista de todo o equipamento de iluminação disponível para auxiliar no salvamento das vítimas em acidente noturno.

9.7. Equipamento portátil de radio comunicação

O PEA deve relacionar todo equipamento portátil de rádio comunicação para manter o contato bilateral permanente entre administração do aeródromo e as equipas que atuam no local do acidente e na evacuação de feridos.

10. REMOÇÃO DA AERONAVE OU SEUS DESTROÇOS

- 10.1. O PEA deve conter as providências necessárias para a remoção da aeronave acidentada ou os seus destroços para um local que não ofereça perigo às operações aéreas do aeródromo, permitindo que sejam mantidos sob vigilância adequada.
- 10.2. Este item deve conter as atribuições e responsabilidades do operador da aeronave e da administração do aeródromo, incluindo a hipótese do operador não estar preparado para efetuar a remoção da aeronave.

- 10.3. Deve ser estabelecido o procedimento para mobilizar equipamentos e pessoal para a remoção da aeronave inoperante da área de movimento ou das cercanias do aeródromo, incluindo a descrição dos equipamentos que devem ser utilizados pelo operador, em função do tipo de aeronave e a respetiva estimativa de tempo para a remoção.

- 10.4. Este item deve conter as providencias cabíveis ao operador da aeronave acidentada, durante os trabalhos de remoção da aeronave.

- 10.5. Para a remoção de aeronaves de grande porte, o PEA deve relacionar os contatos das organizações detentoras de equipamentos adequados para essa operação, bem como as providências para o transporte desses equipamentos, desde o local de sua armazenagem até o aeródromo.

- 10.6. A remoção é de responsabilidade do proprietário da aeronave, devendo ser realizado de acordo com o prescrito no regulamento próprio e coordenado pelo operador de aeródromo.

- 10.7. Uma vez autorizada pela autoridade aeronáutica, a remoção deve ser providenciada no menor tempo possível, visando à restauração da operação do aeródromo, de acordo com o prescrito em regulamentação própria.

11. ENTRADA EM VIGOR

A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de fevereiro de 2018. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

ANEXO 1

MAPA DE QUADRICULA INTERNA DO AERÓDROMO

O Mapa quadricula interna do aeródromo deve indicar a localização dos principais pontos de interesse, tais como, ponto de concentração dos veículos e equipamentos de apoio, áreas de reunião, sala de imprensa, reservatório de água, acessos de vias de emergência, vedação do aeródromo, áreas de concentração de feridos, caminho de circulação.

Cópias atualizadas do mapa devem estar disponíveis nos locais de coordenação, no controle de tráfego aéreo, na estação e nas viaturas do serviço de bombeiro do aeródromo, nas embarcações (se for o caso), em todos os órgãos que podem ser acionados de imediato e demais locais julgados necessários.



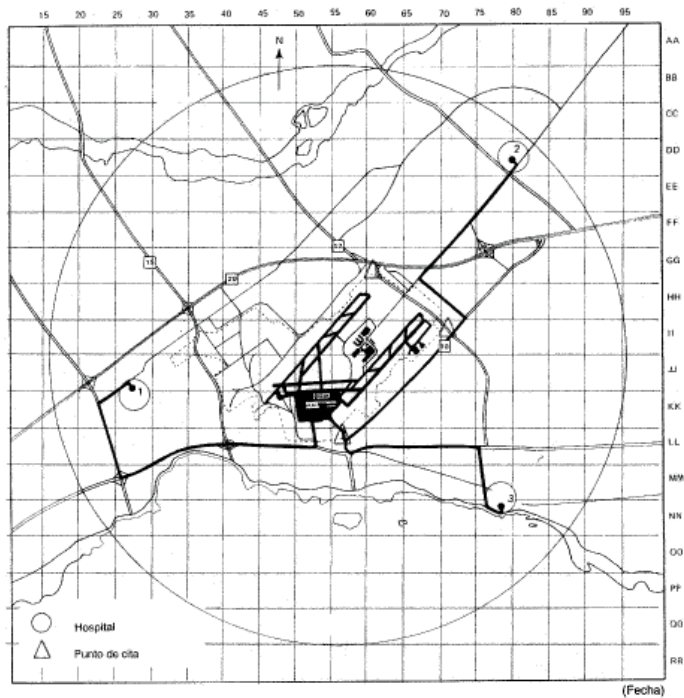
ANEXO 2

MAPA DE QUADRICULA EXTERNA DO AERÓDROMO

O mapa quadricula externa do aeródromo deve abranger uma área de até oito quilómetros do ponto de referência do aeródromo, indicando os acessos, os hospitais, as unidades de bombeiro municipais, polícia, entre outros.



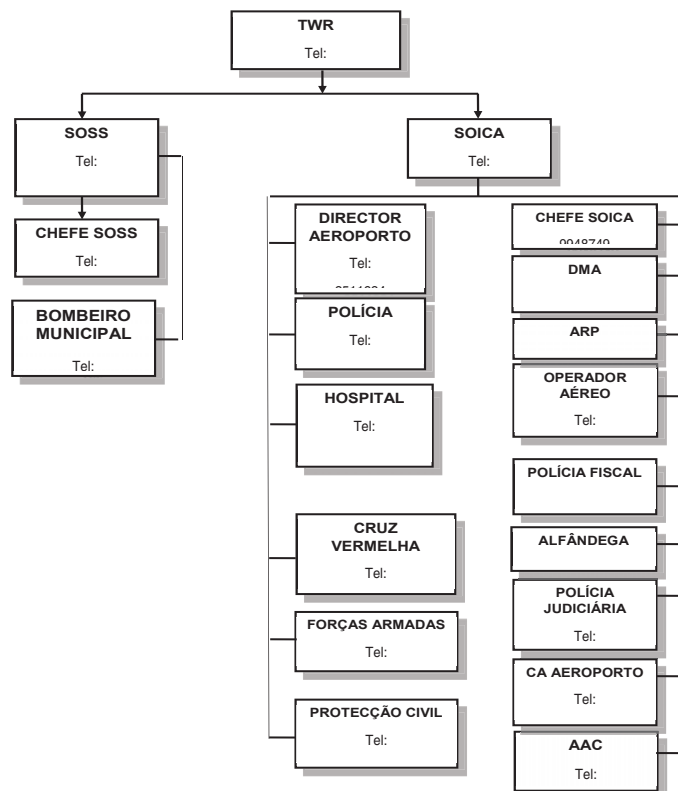
Cópias atualizadas do mapa devem estar disponíveis nos locais de coordenação, no controle de tráfego aéreo, na seção de serviços de bombeiros, nas viaturas, nas embarcações (se for o caso), em todos os órgãos que podem ser acionados de imediato e demais locais julgados necessários.



- Hospital 1: 55 camas. Idóneo para atender todos los casos médicos de emergencia.
- Hospital 2: 70 camas. Idóneo para atender la mayoría de los casos médicos, salvo los casos especiales tales como quemaduras extensas.
- Hospital 3: 40 camas. Idóneo para atender casos médicos de emergencia comunes, tales como laceraciones o fracturas sencillas.

ANEXO 3 - FLUXOGRAMA DE COMUNICAÇÃO

O PEA deve conter um fluxograma de comunicação entre os responsáveis pelos setores ou equipes envolvidas no acionamento do PEA que dependam de contato prévio para entrar em ação, contendo os meios pelos quais serão acionados, durante e fora do horário de expediente administrativo, incluindo nome, cargo/função e responsabilidades específicas.



PEA deve conter um fluxograma de comunicação entre os responsáveis pelos setores ou equipes envolvidas no acionamento do PEA que dependam de contato prévio para entrar em ação, contendo os meios pelos quais serão acionados, durante e fora do horário de expediente administrativo, incluindo nome, cargo/função e responsabilidades específicas.

ANEXO 4 - RELAÇÃO DE MEIOS DISPONÍVEIS

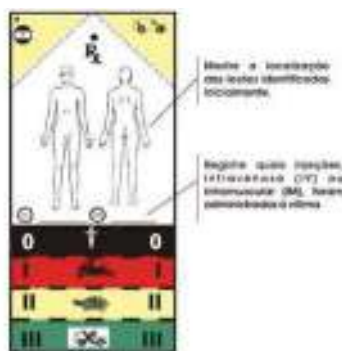
Esta relação deve conter os nomes das entidades e responsáveis que desempenhem papel nas emergências, registrando o cargo e os meios de contato, bem como os recursos materiais e humanos disponíveis.

ENTIDADE	RESPONSÁVEL	MEIOS	OBS:
OPERADOR:	Nome: Telefone: Celular:	Material: Pessoal:	

ANEXO 5 - DIAGRAMA DE ÁREAS DE TRIAGEM E ATENDIMENTO



ANEXO 6 - MODELO DE FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DE VÍTIMA



O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.

Diretiva nº 05/AED/18

Diretiva sobre Gestão de Segurança da Plataforma

de 8 de março de 2018

No âmbito das disposições do CV-CAR 14.1, cabe a autoridade aeronáutica estabelecer os procedimentos operacionais e princípios de gestão e de segurança da plataforma.

A gestão de plataforma é um conjunto de ações para garantir um movimento seguro e ordenado de aeronaves, veículos, equipamentos e pessoas na plataforma, tais como provimento de stand de aeronaves, delimitação das áreas para o estacionamento de equipamentos e movimentação de veículos e pessoas, orientação dos pilotos durante o estacionamento da aeronave e controlo da movimentação de aeronaves e veículos.

A plataforma é a área de maior variedade e intensidade de movimentos. É único lugar do aeródromo onde as aeronaves, veículos, passageiros e funcionários do aeródromo e às vezes, os visitantes casuais cruzam e entrecruzam.

Assim sendo, a presente diretiva visa fornecer orientações para os operadores de aeródromos na adoção de procedimentos operacionais e princípios de gestão e de segurança da plataforma.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente regulamento foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea *a)* do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. OBJECTO

1.1. O objetivo da presente diretiva é fornecer orientações para os operadores de aeródromos na adoção de procedimentos operacionais e princípios de gestão e de segurança da plataforma.

1.2. Os operadores de aeródromos devem utilizar a combinação desses procedimentos, para assegurar:

- O controlo de movimento de aeronaves, a fim de prevenir colisões entre aeronaves, veículos, equipamentos e obstáculos;
- O controlo de entrada e saída de aeronaves na plataforma em coordenação com a torre de controlo do aeródromo (TWR); e
- O fluxo ordenado e seguro de aeronaves e veículos e a regulamentação adequada para as outras atividades.

1.3. Os procedimentos referidos no parágrafo 1.1 são essências para gerir os riscos de segurança e fornecer orientação de gestão de segurança aeroportuária no contexto de uma abordagem de gestão sistemática e estruturada.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta diretiva é aplicável ao operador de aeródromo com serviço de gestão de plataforma.

3. REFERÊNCIAS

Esta diretiva baseou-se nos seguintes documentos:

- CV-CAR 14.1; e
- Anexo 14 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 1944, Volume I.

4. GESTÃO DE PLATAFORMA

4.1. Geral

Para garantir que o mais alto nível de gestão de segurança seja mantido e minimizar o risco de incidente ou acidente na plataforma, o operador de aeródromo deve:

- Assegurar que cada operador de serviço na plataforma, possui os procedimentos de segurança para as operações processados na plataforma;
- Assegurar que todos os funcionários que trabalham na plataforma são treinados nos princípios e práticas de segurança e são avaliados os conhecimentos adquiridos antes de iniciar os trabalhos na plataforma;
- Ter disponível um programa de revisão e verificação periódica de:
 - Exatidão dos registo e dados de segurança na plataforma;
 - Validade dos procedimentos de segurança;
 - Consciência e práticas de segurança de cada funcionário que trabalha na plataforma;
- Disponibilizar marcas no pavimento e sinalizações para comunicar as informações de segurança a serem cumpridos pelos passageiros, condutores de veículos e equipamentos e pessoal do aeródromo na plataforma;
- Certificar de que o acesso à plataforma por pessoas e veículos são limitadas apenas àqueles que tenham sido especificamente e individualmente autorizados a nela trabalharem;
- Assegurar que cada pessoa que trabalha na plataforma relata ocorrências ou acidentes de práticas inseguras que tenham sido observados;
- Assegurar que qualquer pessoa que tenha sido autorizada a trabalhar em certas partes da área de manobra, não dispersa para fora da área de trabalho definida e aprovada. E se o pessoal é obrigado a ir além dos limites aprovados, as permissões devem ser obtidas através do controlador de tráfego aéreo;
- Assegurar que qualquer entidade que opera no aeródromo que requisita pessoal externo ou empreiteiros para suas instalações, cumpre com os termos e condições associadas ao acesso ao aeródromo e as regras gerais aplicáveis aos pedestres e aos trabalhadores do lado ar e cumprem estritamente às regras e procedimentos que regem o aeródromo;
- Certificar de qualquer organização contratada para trabalhar na área do lado ar do aeródromo, apresente um plano de gestão de segurança que deve vigorar durante todo o período do contrato. O plano de segurança deve incluir pelo menos o seguinte:
 - Formação sobre segurança em relação a riscos a si e aos outros que provém de sua ocupação;
 - Formação sobre segurança em relação a riscos para equipamentos, outros funcionários e terceiros, estruturas e instalações;
 - Emissão e imposição do uso de equipamentos de proteção de segurança aprovado;
 - Procedimentos para a manipulação de acidentes e ferimentos a seu pessoal;

