



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:

- a)* O controlo de movimento de aeronaves, a fim de prevenir colisões entre aeronaves, veículos, equipamentos e obstáculos;
- b)* O controlo de entrada e saída de aeronaves na plataforma em coordenação com a torre de controlo do aeródromo (TWR); e
- c)* 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:

- a)* CV-CAR 14.1; e
- b)* 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:

- a)* Assegurar que cada operador de serviço na plataforma, possui os procedimentos de segurança para as operações processados na plataforma;
- b)* 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;
- c)* Ter disponível um programa de revisão e verificação periódica de:
 - i)* Exatidão dos registo e dados de segurança na plataforma;
 - ii)* Validade dos procedimentos de segurança;
 - iii)* Consciência e práticas de segurança de cada funcionário que trabalha na plataforma;
- d)* 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;
- e)* 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;
- f)* Assegurar que cada pessoa que trabalha na plataforma relata ocorrências ou acidentes de práticas inseguras que tenham sido observados;
- g)* 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;
- h)* 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;
- i)* 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:
 - i)* Formação sobre segurança em relação a riscos a si e aos outros que provém de sua ocupação;
 - ii)* Formação sobre segurança em relação a riscos para equipamentos, outros funcionários e terceiros, estruturas e instalações;
 - iii)* Emissão e imposição do uso de equipamentos de proteção de segurança aprovado;
 - iv)* Procedimentos para a manipulação de acidentes e ferimentos a seu pessoal;



- v) Nome e outros detalhes da pessoa designada, como o oficial de segurança da empresa;
- vi) Um plano de curso de refresco em segurança para o seu pessoal, pelo menos uma vez a cada 6 (seis) meses.

4.2. Coordenação com serviços de tráfego aéreo

- a) Os pontos de transferência de responsabilidade entre a TWR e o serviço de gestão de plataforma são os pontos de exploração do caminho de circulação.
- b) A TWR e o serviço de gestão de plataforma devem avaliar a conveniência e oportunidade de instalação de auxílios visuais para indicar os pontos de transferência.
- c) O controlador da TWR libera as aeronaves à chegada para o serviço de controlo de plataforma depois da aeronave atravessar os pontos indicados no parágrafo anterior.
- d) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, o controlador da TWR pode liberar a aeronave mais cedo, desde que o piloto informe que tem o sinaleiro à vista.
- e) Para aeronave de partida, o sinaleiro libera a aeronave a TWR antes que a mesma cruze os pontos de transferência.
- f) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, o sinaleiro pode liberar a aeronave mais cedo, caso esteja, definitivamente, dirigindo-se para o caminho de circulação e esteja livre de todos os obstáculos.
- g) A TWR deve informar o serviço de gestão de plataforma da ETA (hora estimada) de chegada de cada aeronave e, se não indicado de outra forma, a plataforma de seu destino.
- h) A TWR deve aconselhar o controle da plataforma o desembarque de cada aeronave tão logo que aterre.
- i) O serviço de gestão de plataforma deve ser capaz de prover informação para a TWR em tempo adequado para que o piloto saiba antecipadamente qual a posição de estacionamento que está designada para sua aeronave.
- j) O operador do aeródromo deve manter coordenação constante com o órgão ATS, sobre as atividades que ocorrem na área de movimento. As seguintes ferramentas têm se mostrado úteis e podem ser consideradas para facilitar as coordenações:
 - i) Telefones;
 - ii) Rádio VHF;
 - iii) Rádios UHF;
 - iv) Compartilhamento de câmaras;
 - v) Sistemas informatizados e acordos operacionais.

4.3. Atribuição de stands de aeronaves

- a) A atribuição de *stands* de aeronaves é de responsabilidade do operador de aeródromo.
- b) Na avaliação da demanda para *stands* de aeronaves, que ocorrem em particular durante o dia ou para um determinado período do dia, o operador de aeródromo deve considerar:
 - i) O movimento de aeronaves regulares;
 - ii) O número de *stands* já ocupado por aeronaves especialmente aquela cuja partida for adiada.
- c) Na atribuição de *stand* para o estacionamento das de aeronaves, o operador de aeródromo deve considerar o seguinte:
 - i) O tipo de aeronave, ou seja, peso, envergadura, comprimento da fuselagem, requisitos de abastecimento, entre outros;
 - ii) A programação de voos para o dia;
 - iii) O princípio de primeiro a chegar primeiro a ser servido;
 - iv) A duração pretendida do estacionamento.

4.4. Regras e procedimentos para arrumação de aeronaves

- a) A orientação para o estacionamento de aeronaves deve ser provida por um sinaleiro quando o aeródromo não possuir um sistema de orientação visual de estacionamento ou então este não estiver operacional ou onde houver necessidade em virtude de perigo identificado pelo operador do aeródromo ou em razão de um uso mais eficiente do espaço disponível para estacionamento de aeronaves.
- b) Nenhuma pessoa deve orientar uma aeronave a não ser que esteja devidamente treinada, qualificada e aprovada pelo operador do aeródromo para realizar a função de sinaleiro.
- c) A função do sinaleiro tem os seguintes objetivos básicos:
 - i) Indicar o correto posicionamento da aeronave;
 - ii) Transmitir ao piloto, por meio de sinais, informações relativas às condições de segurança em torno da aeronave, tendo em vista as limitações do campo visual a partir da cabina de comando da aeronave;
 - iii) Orientar a execução de manobras na plataforma; e
 - iv) Interromper a sequência de operação da aeronave, por meio de sinais, quando houver algum fator de risco iminente a pessoas, edificações, veículos ou outras aeronaves.
- d) O sinaleiro deve usar um vestuário de identificação fluorescente para permitir que os pilotos reconheçam que se trata da pessoa responsável pela atividade de orientação durante o procedimento de estacionamento.
- e) O serviço de sinaleiro é prestado à aeronave que chega, de forma que possa mover com segurança a partir da borda da plataforma para o *stand* de estacionamento atribuído a partir da posição para a borda da plataforma quando ele se afasta.
- f) A sinalização de aeronave deve ser efetuada em conformidade com as disposições aprovadas no capítulo 3 do Anexo 2 à Convenção.
- g) Antes de fazer os sinais, o sinaleiro deve se certificar de que a área dentro da qual a aeronave deve ser estacionada está livre de objetos, de pelo menos as seguintes margens:
 - i) Aeronaves ligeiras - 3 metros;
 - ii) Aeronaves de tamanho médios - 4,5 metros;
 - iii) Aeronave grande - 7,5 metros.
- h) O sinaleiro só pode abandonar sua posição ou sua tarefa de orientação após a colocação dos calços na aeronave, após o estacionamento, ou quando a aeronave tiver iniciado a rolagem para saída da plataforma.

4.5. Procedimentos para o arranque do motor

- a) O Piloto, normalmente, para iniciar os motores solicita autorização a TWR.
- b) Antes de permitir que uma aeronave ponha os motores em marcha, o operador de aeródromo, através do oficial designado ou de um engenheiro do operador de aeronave, deve assegurar que não haja presença de pessoas e equipamentos ao redor e atrás da aeronave.

4.6. Serviço de *follow-me*

O serviço de *follow-me* de aeródromo deve desenvolver procedimentos para fornecer orientação sobre as áreas de circulação do aeródromo para:

- i) Operação de veículos e aeronaves que não estão familiarizados com o *layout* da plataforma;
- ii) Operações em condições de baixa visibilidade; e
- iii) Quaisquer outras situações consideradas necessárias;



5. MEDIDAS DE SEGURANÇA NA PLATAFORMA

5.1. Gestão de detritos de objeto estranho

- a) Resíduos de objetos estranhos, conhecido como FOD, é qualquer item solto sobre o lado ar do aeródromo, que pode ser um perigo para as operações de aeronaves se for sugado por um motor.
- b) É essencial que o lado do ar esteja limpo e livre de FOD.
- c) O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos para evitar danos de FOD para qualquer aeronave ou pessoa.
- d) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem abranger no mínimo as medidas destinadas a:
 - i) Garantir que todos os lixos são coletados e colocados em caixotes de lixo antes de ser despejados em um local apropriado, fora do lado ar;
 - ii) Assegurar que qualquer caixote de lixo localizado no lado ar esteja tapado de forma a evitar o escape de qualquer material;
 - iii) Assegurar que os locais de construção e operações de carga, propensas a produzir FOD têm procedimentos específicos para os manter no local;
 - iv) Certificar que veículo e equipamento que utilizam o lado ar sejam verificados, através de uma manutenção regular, de modo a garantir que não haja objetos soltos que possam causar FOD;
 - v) Assegurar que todos os operadores que exercem tarefas no lado ar, mantem limpo regularmente as suas áreas designadas ao longo de cada dia;
 - vi) Assegurar que os agentes de assistência em terra envolvidos na manutenção ou manuseamento de aeronaves inspecionem os *stands* de aeronaves para garantir que não haja FOD ou materiais deixados no *stand* antes de cada chegada e ou depois de cada partida;
 - vii) Certificar que os motoristas inspecionem seus veículos, para verificarem se as cargas estão protegidas adequadamente, de modo a evitar que as mesmas caiam para fora do veículo.

5.2. Procedimentos para movimentos de peões na plataforma

- a) O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos para proteger o usuário de plataforma contra os riscos de sopro de jato.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem abranger no mínimo medidas destinadas a:
 - i) Assegurar que os veículos e equipamentos com rodas, fiquem devidamente travados de modo a minimizar o risco de movimento quando sujeitos a sopro de jato;
 - ii) Garantir que, antes do arranque de motor, são removidos todos os obstáculos que são suscetíveis de serem atingidos pelo sopro de jato;
 - iii) Certificar que os empregados de plataforma e passageiros são proibidos de passar atrás ou perto de uma aeronave com os motores em funcionamento;
 - iv) Assegurar que as companhias aéreas quando conduzem seus passageiros, da aeronave para o edifício do terminal e vice-versa, são guiados com segurança, tomando as seguintes precauções:
 - A) Os passageiros devem ser levados para dentro ou fora da aeronave somente quando seus motores estiverem desligados e, se aplicável, as hélices pararem de girar;
 - B) Quando houver outra aeronave com os motores em marcha, os passageiros devem ser conduzidos a uma distância suficiente da aeronave para não ser exposto a área de sopro ou ar de jato dos motores;
 - C) Os passageiros não devem ser levados a atravessar a rota de um avião em movimento;
 - D) Em caso especial e de preferência, os passageiros não devem ser conduzidos a pé através da plataforma;

- v) Assegurar que os peões usem passagens ou caminhos marcados, observando sempre o trânsito e mantendo a rota designada de peões livre de qualquer equipamento e condições de superfície limpo e mantendo os passageiros livres de protrusões nas aeronaves, hélices e equipamentos de suporte terrestre, assim como o sopro do jato de outras aeronaves.

5.3. Procedimentos de segurança para o pessoal que trabalha na plataforma

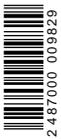
- a) Sendo a plataforma uma área de alta probabilidade de acidentes, o operador de aeródromo deve ter procedimentos que garantam a segurança e saúde ocupacional do pessoal que trabalha na plataforma.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem abranger no mínimo as medidas destinadas a:
 - i) Assegurar que o pessoal esteja familiarizado com as regras de segurança aplicáveis ao trabalho, primeiros socorros, localização e utilização de equipamentos de combate a incêndios;
 - ii) Assegurar que o pessoal use as proteções de segurança adequadas para o trabalho que está sendo executado;
 - iii) Assegurar que o pessoal use proteção para proteger contra o nível de ruído da GPU (*Ground Power Unit*), do acionador de ar (*Air Start*) e dos motores das aeronaves.

5.4. Operações de baixa visibilidade

- a) O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos a serem seguidos durante as operações de baixa visibilidade, uma vez que pode ser muito difícil ver os movimentos de aeronaves.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem incluir no mínimo as medidas para:
 - i) Garantir que as pessoas sem formações essenciais em operações de baixa visibilidade não são autorizadas a conduzir na área de manobras;
 - ii) Certificar que os proprietários de aeronaves amarrem as suas aeronaves para evitar movimentos descontrolados;
 - iii) Certificar que são exercidos particular atenção quando se deslocam em torno das áreas da plataforma;
 - iv) Certificar que quaisquer obras ou construções no lado ar são suspensas e o pessoal afeto a obra, incluindo equipamentos de construção são removidos da área de manobra;
 - v) Certificar de qualquer autorização para operar na área de manobra, anteriormente emitida pelo controlador de tráfego aéreo, é automaticamente cancelada quando operações de baixa visibilidade se tornam efetivas.

5.5. Procedimentos para reabastecimento de aeronaves

- a) O operador de aeródromo deve fornecer os procedimentos para cumprimento durante a operações de reabastecimento de aeronaves.
- b) O âmbito dos procedimentos referidos no parágrafo anterior, deve abranger:
 - i) Proteção de aeronaves;
 - ii) Zona de segurança de combustível;
 - iii) Segurança de mangueira de combustível;
 - iv) Derramamento de combustível;
 - v) Equipamentos de apoio;
 - vi) A notificação das pessoas a bordo da aeronave;
 - vii) Evacuação de aeronaves.



2 487000 009829

5.6. Proteção de aeronaves

- a) Os procedimentos de proteção de aeronaves devem assegurar que no reabastecimento de uma aeronave a conexão ou desconexão de qualquer equipamento elétrico de aeronaves, tais como, GPUs, baterias e cargas da bateria, não são permitidas.
- b) Os procedimentos de proteção de aeronaves devem assegurar que a unidade de potência auxiliar (APU) não é iniciada e/ou desligada durante o abastecimento, exceto em caso de emergência.
- c) Os procedimentos de proteção de aeronaves devem assegurar que antes de iniciar o reabastecimento a aeronave esteja estacionada e com os calços postos.

5.7. Zonas de seguranças de abastecimento

- a) O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos a serem aplicados nas zonas de segurança de abastecimento.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior devem assegurar que:
 - i) Os riscos de incêndio associado aos vapores de combustível são advertidos para garantir que os itens e processos, tais como, fósforos, chamas abertas, soldadura, utilização de *flash* fotográfico, telefone móvel, são mantidos fora da zona de segurança de abastecimento;
 - ii) A zona de segurança de abastecimento seja declarada como uma área que se estende por uma distância mínima de 6 m (20fts) de raio dos recipientes de abastecimento de combustível, tanques de ventilação e equipamentos de abastecimento;
 - iii) Os equipamentos que fornecem outras funções de manutenção de aeronaves sejam posicionados a uma distância mínima de 3 m (10fts) de raio de abertura de ventilação do sistema de combustível da aeronave.

5.8. Derrame de combustível

O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos a serem aplicados em caso de grande derramamento de combustível na plataforma, garantindo:

- a) A evacuação imediata de todos os funcionários da área afetada;
- b) A disponibilização de todos os equipamentos de combate a incêndios mobilizados a título de proteção e espera até a chegada dos serviços de emergência de aeródromo;
- c) O controlo da circulação do pessoal não autorizado e equipamentos para a área;
- d) Que todas as atividades dentro e fora da área de derrame, tanto quanto possível, sejam restritas para reduzir o risco de ignição;
- e) Que todos os equipamentos elétricos em uso durante as operações de abastecimento sejam desligados;
- f) Que as operações normais não são retomadas na aeronave ou iniciados quaisquer motores antes que a pessoa responsável pela emergência determine que é seguro continuar a operação;
- g) Que, se o combustível é derramado sobre qualquer carga, tais itens não devem ser carregados para a aeronave.

5.9. Equipamento de suporte de abastecimento

- a) O operador de aeródromo deve elaborar procedimentos para orientar os equipamentos de apoio de abastecimento.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem no mínimo garantir que:
 - i) Veículos de abastecimento devem ser posicionados de tal forma que permita a rápida remoção de aeronaves e veículos de manutenção durante uma emergência;
 - ii) Distribuidores de combustível estejam assentados quando o reabastecimento esteja em processo;

- iii) Os veículos não sejam estacionados sob as aberturas de ventilação de combustível da ponta da asa da aeronave;
- iv) Sejam proibidas as utilizações de equipamento de rodas metálico em proximidade com a aeronave;
- v) As unidades de potência em solo não sejam operadas a menos que sejam posicionados a 6 m das aberturas de alimentação de combustível e pontos de ventilação da aeronave.

5.10. Abastecimento de combustível com pessoas a bordo

- a) O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos a serem seguidos quando realizado abastecimento com os passageiros a bordo.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem no mínimo garantir que:
 - i) A pessoa responsável pela alimentação de combustível informe a tripulação, pessoal a bordo e em torno da aeronave que o abastecimento está prestes a começar e quando o abastecimento for concluído;
 - ii) O responsável pelo abastecimento de combustível informe a tripulação, pessoal a bordo e em torno da aeronave caso surgir uma situação perigosa;
 - iii) Atividades de terra fora da aeronave e o trabalho dentro da aeronave, tais como, o catering e limpeza, são conduzidos de tal forma que não criem um perigo ou obstruções;
 - iv) O abastecimento de aeronaves é controlado por pessoal da empresa de combustível com competência técnica;
 - v) A aeronave não deve ser abastecida de combustível quando os passageiros estão embarcando, a bordo ou desembarcando, a menos que seja devidamente atendida os procedimentos de segurança.

5.11. Procedimentos para equipamentos de assistência em terra

- a) O operador de aeródromo deve desenvolver procedimentos para orientar equipamento de serviços de assistência em terra para aeronaves.
- b) Os procedimentos referidos no parágrafo anterior, devem, no mínimo, assegurar que:
 - i) Somente pessoal adequadamente treinado, qualificado e autorizado está permitido a operar o equipamento;
 - ii) O equipamento deve ser usado somente para a finalidade pretendida;
 - iii) O equipamento não é permitido a cruzar o caminho de circulação de aeronaves ou embarque e desembarque dos passageiros. Os pedestres têm sempre o direito de passagem;
 - iv) Equipamento de plataforma deve estar posicionado dentro da linha de segurança e com o freio de estacionamento aplicado antes da chegada da aeronave ao stand;
 - v) Os equipamentos não devem ser movidos para a aeronave até que tenha parado completamente, com freios de estacionamento, calços posicionados, motores desligados, balizas de anti colisão desligadas e contato terra/cabina de voo estabelecido;
 - vi) Os equipamentos de apoio estão em boas condições mecânicas;
 - vii) Equipamentos, quando se aproximar ou afastar de uma aeronave, são conduzidos à baixa velocidade de segurança estabelecida;
 - viii) As bagagens e cargas devem ser transportadas num equipamento projetado especificamente para essa finalidade;
 - ix) Os transportadores de cargas devem ter a carga protegida de deslocar, através da utilização de fechaduras, trincos, trilhos ou correias em todos os momentos, exceto quando a carga está sendo transferida para ou fora do equipamento. Todas as fechaduras, stop, trilhos e as correias devem ser verificadas sempre antes de cada utilização.



- x) Equipamentos inoperativos devem ser visivelmente marcados “fora dos serviços” e imediatamente enviado para o departamento de reparação e manutenção;
- xi) Os equipamentos motorizados devem fazer uma parada total como uma verificação de travão antes de entrar na área de retenção do equipamento e novamente antes de chegar ao lado de aeronaves;
- xii) Os amortecedores de borracha de proteção do equipamento, tais como, passadeiras, tapetes de carga, correias transportadoras, camiões de catering, não são comprimidos contra a fuselagem da aeronave, a fim de evitar danos e permitir a instalação da aeronave durante a manutenção;
- xiii) Antes de retirar qualquer porta de acesso de cabina de aeronaves, equipamentos de assistência em terra, os operadores devem ser aconselhados pelos comissários de bordo. Equipamentos de assistência em terra não são removidos, a menos que um dispositivo de segurança for colocado através de abertura da porta ou a porta for fechada.
- xiv) Ao abrir o portão, os equipamentos devem estar posicionados a fim de permitir o movimento livre da aeronave.

6. 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 06/AED/18

Diretiva sobre Operação de Veículos nos Aeródromos.

de 7 de março de 2018

Todos os anos ocorrem acidentes e incidentes envolvendo aeronaves, pedestres e veículos em aeródromos que provocam ferimentos e danos materiais, e que muitas vezes são fatais.

Muitos desses eventos são consequência de medidas de segurança inadequadas, falha na manutenção dos suportes visuais, a ausência de tais suportes e, a falta de treino inadequado para operar veículos.

Os programas de operação de veículos promovem a segurança dos usuários de aeródromos, ajudando a identificar áreas autorizadas de operação do veículo, descrevendo sistemas de identificação de veículos, atendendo as necessidades dos veículos e dos operadores, e coordenando atividades de construção, manutenção e emergência.

Dessa forma, autoridade aeronáutica estabeleceu no CV-CAR 14.1 as disposições gerais sobre operações de veículos no aeródromo, regulamentando através da presente diretiva procedimentos operacionais para o desenvolvimento de programas de treino para operações seguras de veículos e controle de pedestres no lado ar de um aeródromo.

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. A presente diretiva visa fornecer orientação aos operadores de aeródromos no desenvolvimento de programas de treino para operações seguras de veículos e controle de pedestres no lado ar de um aeródromo.
- 1.2. Nem todas as orientações previstas nesta diretiva são aplicáveis em todos os aeródromos. Os operadores de aeródromos devem examinar cada orientação, de forma a determinar a sua aplicabilidade, conforme a sua dimensão, complexidade e escopo de operação do aeródromo.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta diretiva é aplicável ao operador de aeródromo, a quem cabe a responsabilidade geral pela operação de veículos em um aeródromo.

3. REQUISITOS DO CONTROLO SEGURO DE VEÍCULOS

- 3.1. Os operadores de aeródromo devem estabelecer procedimentos e políticas concernentes ao acesso do veículo e às operações do veículo no lado de ar dos aeródromos.
- 3.2. Os procedimentos e políticas referidos no parágrafo anterior devem ser integrados nos contratos de concessão.
- 3.3. Cada proposta de documento, tais como planos de construção e especificações, para o desenvolvimento do trabalho em um aeródromo ou para a instalação de uma infraestrutura de navegação aérea (NAVAID) deve incorporar uma seção sobre operações de veículos em aeródromos durante a atividade de construção.
- 3.4. O operador de aeródromo deve fornecer o plano de construção e especificações para análise e aprovação da autoridade aeronáutica. Os planos e especificações da construção devem conter as disposições apropriadas.

4. REQUISITOS DO OPERADOR DE VEÍCULOS

Nota: Os operadores de veículos em aeródromos enfrentam condições que normalmente não são encontradas durante a condução rodoviária pública.

- 4.1. As pessoas que têm acesso a veículos no lado ar devem ter um nível adequado de conhecimento de regras e regulamentos de aeródromos.
- 4.2. Os operadores de aeródromos devem exigir aos operadores de veículos que possuam uma carta de condução válida e uma identificação que permite a operação de um veículo no lado ar de um aeródromo.
- 4.3. Qualquer pessoa que opere na área de movimento do aeródromo deve demonstrar um conhecimento funcional da fraseologia.

5. TREINO

- 5.1. O currículo de treino, cujo modelo consta do Anexo, parte integrante da presente diretiva, deve incluir instruções iniciais e corretivas de todo o pessoal que tenha acesso ao lado ar do aeródromo, exceto em caso de autorização de acesso com escolta.
- 5.2. O currículo de treino deve, igualmente, incluir instruções recorrentes anuais para todo o pessoal com acesso à área de movimento.
- 5.3. O operador de aeródromo deve manter registros dos treinos do pessoal enquanto estiver autorizado a operar no aeródromo.
- 5.4. O operador de aeródromo deve elaborar um manual de treino, para desenvolver e implementar políticas ou procedimentos para o controle de veículos e equipamentos que tenham acesso ao lado ar de um aeródromo.

Nota: As orientações para elaboração do manual constam de uma circular.

- 5.5. Os operadores de aeródromo podem modificar os documentos de treino para atender às suas necessidades individuais e pode-se desenvolver programas personalizados para veículos operados exclusivamente em uma área de rampa, e para aqueles que operam na área de manobra.
- 5.6. O treino inicial é o treino fornecido a um novo funcionário ou usuário do aeródromo que habilita essa pessoa a demonstrar a capacidade de operar um veículo de forma segura e de acordo com os procedimentos estabelecidos enquanto opera de forma independente no lado ar.
- 5.7. O treino recorrente é o treino fornecido a um funcionário ou usuário de aeródromo sempre que necessário para possibilitar que essa pessoa mantenha um nível de proficiência satisfatório.

