

# Normas de Segurança na Plataforma

VERSÃO 4 | DEZEMBRO 2024



**ÍNDICE**

**MENSAGEM DA DIREÇÃO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO ..... 4**

**INFORMAÇÃO DOCUMENTAL ..... 5**

    REGISTO DE EMENDAS E REVISÕES ..... 5

    VALIDADE ..... 5

    APROVAÇÃO..... 5

**NOTA INTRODUTÓRIA ..... 6**

    DEFINIÇÕES ..... 7

    Abreviaturas..... 11

    DIAGRAMA DE SINAIS ..... 12

    Principais Marcações e Painéis de Sinalização ..... 13

**A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA..... 14**

    A1\_ Organização do Aeroporto ..... 14

**A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA..... 16**

    A2\_ Geografia do Aeroporto Humberto Delgado..... 16

        Plataformas 10, 11 e 12 ..... 16

**A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA..... 24**

    A3\_ Generalidades..... 24

**A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA..... 26**

    A4\_ Normas básicas de segurança ..... 26

**A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA..... 33**

    A5\_ Prevenção e Situações de Risco..... 33

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 38**

    B1\_ Normas básicas de segurança para condutores ..... 38

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 47**

    B2\_ Normas de Prioridades ..... 47

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 49**

    B3\_ Cruzamentos de Caminhos de Circulação de Aeronaves ..... 49

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 56**

    B4\_ Normas para paragem e estacionamento de viaturas ..... 56

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 58**

    B5\_ Normas específicas para veículos de serviço ..... 58

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 62**

    B6\_ Normas de circulação nas áreas de processamento de bagagem ..... 62

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 65**  
 B7\_Procedimentos em baixa visibilidade e condições meteorológicas adversas.....65

**B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS..... 70**  
 B8\_Normas para reporte de ocorrências .....70

**C\_ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS E RESERVADAS (ÁREAS OPERACIONAIS) ..... 75**  
 C1\_Autorização de acesso .....75

**C\_ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS E RESERVADAS (ÁREAS OPERACIONAIS) ..... 76**  
 C2\_Condições de acesso .....76

**D\_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO ..... 77**  
 D1\_Condições de acesso.....77

**D\_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO ..... 84**  
 D2\_Processo de Formação para Obtenção da Autorização de Condução nas Plataformas AHD (Carta Amarela).....84  
 D2.1 Formação Inicial Condução nas plataformas AHD .....84  
 D2.2 Formação Renovação Condução nas plataformas AHD.....84

**PRÉ-REQUISITOS:..... 84**  
 D.2.3 Pedido de Inscrição na Formação .....84

**INSCRIÇÃO ..... 87**

**CURSO E-LEARNING “FORMAÇÃO BÁSICA DE SEGURANÇA OPERACIONAL” SAFETY..... 87**

**FORMAÇÃO TEÓRICA E-LEARNING “CONDUÇÃO NAS PLATAFORMAS AHD” (INICIAL E RENOVAÇÃO) ..... 87**

**EXAME PRÁTICO DE CONDUÇÃO NAS PLATAFORMAS ..... 88**  
 D3\_Regime Sancionatório às Infrações de Condução .....89

**D\_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO ..... 91**  
 D4\_Tabela de Penalizações.....91

# MENSAGEM DA DIREÇÃO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

**A Segurança Operacional é uma prioridade de topo no Aeroporto Humberto Delgado.**

O enorme crescimento do número de operações de aeronaves e volume de passageiros tem levado a infraestrutura aeroportuária a elevados desafios inerentes à sua capacidade. O período em que estamos reveste-se de particular criticidade quando esperamos ter um elevado conjunto de trabalhos na Área de Movimento, na sequência do Plano de Melhoria Operacional do AHD. Sabendo-se que a melhoria e crescimento das instalações não se faz num estalar de dedos, importa continuar a criar condições para poder receber crescentes volumes de tráfego, sempre com a máxima segurança.

Se podemos dizer que a eficiência das operações é já assinalável, como ambiciosos que devemos ser, deveremos querer mais e isso só se consegue se todos trabalharem para um objetivo único que passa por procurar diariamente não comprometermos o trabalho dos outros e, se todos assim fizerem, também nós e as nossas empresas sairão beneficiados, ou seja, o aeroporto como um todo. O conhecimento e respeito das normas de segurança e pelo trabalho dos outros é, por isso, fundamental.

Mantendo um espírito de melhoria contínua e para que todos conheçam perfeitamente o ambiente complexo da área de movimento do aeroporto, a Direção do Aeroporto Humberto Delgado fez uma revisão ao documento anteriormente publicado, sempre com o foco em o manter compreensível, o que permitirá a todos familiarizarem-se devidamente com as normas de circulação, os principais riscos e quais os comportamentos a adotar.

As normativas implementadas pela Agência Europeia de Segurança na Aviação (EASA), implicam que uma das responsabilidades do Operador do Aeroporto passa por garantir que todos os que circulam nas áreas operacionais têm conhecimento das regras de circulação aplicadas no Aeroporto.

Porque o não cumprimento destes princípios pode comprometer seriamente a segurança operacional, a eficiência e a imagem do aeroporto, e principalmente a cultura de segurança, a Direção do Aeroporto decidiu rever as penalizações aqui publicadas, com o objetivo de tornar a sua aplicação mais justa. Além da transparência, o principal objetivo da publicação das penalidades é o de desincentivar os comportamentos incorretos.

A Direção do Aeroporto Humberto Delgado deseja-lhe, por isso, uma boa e segura condução nas plataformas, em estrito cumprimento das boas práticas e das normas de circulação agora publicadas.

**Por uma Cultura de Segurança.**

Sandra Ferreira  
Diretora do Aeroporto Humberto Delgado

# INFORMAÇÃO DOCUMENTAL

## REGISTO DE EMENDAS E REVISÕES

Versão	Data	Registo de Alterações	Autor	Páginas afetadas
2	29/11/2019	Definições; Abreviaturas; A.2.1.; A.2.3.; A.2.5.; A.2.6.; A.2.8.; A.2.10.; A.2.11.; A.3.1.; A.3.2.; A.3.3.; A.4.4.; A.4.8.; A.4.10.; A.4.15.; A.4.17.; A5; B.1.1.; B.1.5.; B.1.7.; B.1.12.; B.1.15.; B.1.16.; B.1.17.; B.3.3.; B.3.9.; B.3.12.; B.3.16.; B.4.3.; B.5.1.; B.5.8.; B.6.3.; B.7.9.; B.7.10.; B.8.1.; B.8.5.; C.2.4.; C.2.5.; D.1.4.; D.1.6; D2; D3	AHDSAF/AHDATO	7; 8; 9; 11; 12; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 23; 24; 27; 28; 30; 32; 33; 37; 39; 41; 42; 47; 48; 50; 51; 53; 54; 56; 58; 59; 61; 66; 68; 71; 73; 74; 76; 82; 84; 85
3	19/05/2022	Definições; Abreviaturas; A.1.3; A.2.1; A.2.2; A.2.3; A.2.5; A.2.6; A.2.8; A.2.10; A.2.11; A.2.12; A.3.2; A.4.17; A.4.19; A.4.20; A.5.1; A.5.2; A.5.3; B.1; B.1.1; B.1.4; B.1.5; B.1.10; B.1.15; B.1.19; B.1.20; B.2.2; B.3; B.3.3; B.3.6; B.3.9; B.3.10; B.3.11; B.3.12; B.3.15; B.3.16; B.3.17; B.6.2; B.7; B.7.2; B.7.3; B.7.4; B.7.5; B.7.6; B.7.7; B.7.8; B.7.9; B.7.10; B.7.11; B.7.12; B.7.13; B.8.1; B.8.2; B.8.3; B.8.4; B.8.7; C.2.3; D.1.4; D.1.9; D2; D3	AHDSAF/AHDATO	7; 9; 11; 12; 13; 18; 19 - 93
3.1	1/9/2022		AHDSAF	9; 19; 57-61; 76; 78-92; 93
4	1/12/2024	Definições; Abreviaturas; A.4.3; B.1.6.; B.1.12.; B.3.10.3.; B.3.15; B.5.6.; B.8.1.; B.8.4.; D.2.1.; D.2.2.; D.2.3.; D.3; D4	AHDSAF/AHDPPPO	9; 11; 26; 40; 42; 53; 55; 59; 71; 72; 84-89; 90; 91-92

## VALIDADE

O Documento **Normas de Segurança na Plataforma AHD Versão 4\_DEZ2024** entra em vigor a 1 de fevereiro de 2025.

O presente documento é revisto anualmente ou sempre que se verifique necessidade de alteração do seu conteúdo.

## APROVAÇÃO

Entidade	Representante	Data
DAHD	Sandra Ferreira	01/12/2024

## NOTA INTRODUTÓRIA

A ANA Aeroportos S.A. enquanto operador do aeroporto Humberto Delgado é responsável pelo desenvolvimento e implementação das normas de Segurança na plataforma, devendo garantir em particular, que todos os trabalhadores, os prestadores de serviços de assistência em escala e as entidades oficiais que acedem à área de movimento, têm pleno conhecimento e cumprem os padrões de segurança operacional que são definidos pelo presente documento, por forma a manter a operação num nível de risco que seja aceitável.

O presente documento tem como finalidade a prevenção contra o risco de acidentes e incidentes graves envolvendo viaturas, aeronaves, infraestruturas, pessoas e bens, assim como a melhoria geral dos níveis de segurança operacional através da redução dos acidentes de trabalho ligados à circulação rodoviária, quer pela definição e estabelecimento de normas de Segurança e de Circulação de Viaturas e equipamentos motorizados no Aeroporto Humberto Delgado, quer através de ações de formação/sensibilização, fiscalização e controlo do cumprimento dos procedimentos de segurança e implementação de regime sancionatório em casos de incumprimentos.

De acordo com o REG UE 139/2014 todos os trabalhadores com acesso, sem escolta, à área de movimento ou outras áreas operacionais do aeródromo, têm de possuir formação adequada de segurança operacional cujos conteúdos correspondem ao Capítulo A das presentes normas e, sobre as quais farão prova de avaliação de conhecimentos.

O trabalhador que solicite a Autorização de Condução Amarela do Aeroporto Humberto Delgado prestará prova de conhecimento da totalidade das normas apresentadas neste documento.

As normas e procedimentos definidos neste documento são de caráter obrigatório para todos os trabalhadores na área de movimento do AHD.

## DEFINIÇÕES

### Abastecimento

Ação de fornecimento de combustível a uma aeronave.

### Aeródromo

Área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, destinada no todo ou em parte à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves;

### Área de abastecimento

Zona de segurança junto da aeronave, em que devem ser tomadas medidas especiais durante as operações de abastecimento.

### Área de estacionamento Proibido - NPA

Área zebraada a vermelho onde não é permitido circular, parar ou estacionar, equipamentos ou viaturas.

### Autoridade Nacional de Aviação Civil - ANAC

Autoridade nacional em matéria de aviação civil que exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil e rege-se de acordo com o disposto no direito internacional e europeu, na Lei-Quadro das entidades reguladoras, nos respetivos e na demais legislação setorial aplicável.

### Área de Manobra

Parte de um aeródromo destinada à descolagem, à aterragem e à rolagem de aeronaves, excluindo as plataformas de estacionamento.

### Área de Movimento

A parte do aeródromo destinada à descolagem, à aterragem e à rolagem de aeronaves, composta pela área de manobra e pela(s) plataforma(s) de estacionamento.

### Área restrita do aeroporto

Área de um aeródromo ou instalação de navegação aérea em que o acesso é restrito ou controlado por razões de segurança; o controlo de acessos é feito, através dos cartões de embarque para os passageiros, cartões de acesso para quem aí desenvolva de forma direta ou indireta a sua atividade profissional e ainda de dísticos no caso das viaturas.

### Área de Segurança da Aeronave - ASA

Área delimitada por uma linha vermelha que deve estar livre de pessoas e equipamentos nas manobras de entrada e saída da aeronave na posição de estacionamento.

## \_Autorização de Trabalhos (Work Permit)

Autorização trabalhos que estabelece regras, procedimentos, descrição e horário de trabalho, respetivos responsáveis e contatos. Inclui uma avaliação das implicações operacionais e uma avaliação de risco. Visa preparar a previamente a coordenação de trabalhos com implicações nas áreas operacionais e facilitar o controlo das obras.

## \_A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System)

Sistema avançado de orientação visual para parqueamento de aeronaves.

EX: APIS (Aircraft Parking Information System)

Safedock



## \_Busgate

Central de portas de embarque remotas destinada a embarque de passageiros por autocarro.

## \_Caminho de Circulação de Aeronaves (Taxiway)

Via definida num aeródromo terrestre destinada à circulação de aeronaves e que visa estabelecer a ligação entre uma parte do aeródromo e outra.

## \_Cartão de Identificação Aeroportuária (Cartão de Acesso)

Documento emitido pela Direção do Aeroporto que confere ao seu titular no direito de acesso a áreas

reservadas e restritas de segurança;

## \_Certificação de Condução

Processo necessário para obtenção da Autorização de Condução nas Plataformas, área de Manobra e ou caminho periférico.

## \_Círculo de Segurança

Consiste em dois círculos imaginários (aeronaves pequenas e médias) que envolvem os extremos das aeronaves, um à distância de 4 metros e outro à distância de 2 metros, ou trapézio (aeronaves maiores) e tem por objetivo minimizar danos a equipamentos, pessoas e aeronaves, que sejam provocados por equipamentos e veículos durante o processo de assistência às aeronaves nos stands.

## \_Condutor

Qualquer pessoa que opera com veículos ou equipamento motorizado, independentemente se a função na sua empresa seja esta ou não.



\_Controlo de acesso

A aplicação de meios suscetíveis de impedir a entrada de pessoas e veículos não autorizados.

\_“Defuelling”

Ato de esvaziamento de depósitos de combustível de uma aeronave.

\_EPA (Equipment Parking Area)

Área adstrita ao stand utilizada para estacionamento de veículos e equipamento para assistência às aeronaves.

\_ESA (Equipment Staging Area)

Área contígua à ASA delimitada por uma linha branca para posicionamento do equipamento necessário à assistência das aeronaves. Este posicionamento deverá ser feito idealmente 15 minutos antes da entrada da aeronave a ser assistida e a sua remoção para as áreas de estacionamento de equipamento deverá ser feita logo que os equipamentos deixem de ser necessários.

\_Follow me

Viatura do Oficial de Operações Aeroportuárias responsável pela segurança operacional na área de Movimento.

\_Lado Ar

A zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado.

\_Livre Trânsito (Dístico de Acesso)

Documento emitido pela Direção do Aeroporto que confere a determinada viatura o direito de acesso à área de movimento.

\_Lixo e resíduo (FOD – Foreign Object Debries)

É um objeto inanimado dentro da área de movimento que não tem função operacional ou aeronáutica e que tem o potencial de ser um risco para as operações das aeronaves.

\_Obstáculo

Todos os objetos fixos (temporários ou permanentes) e móveis, ou partes dos mesmos:

- Localizados numa área destinada ao movimento de aeronaves no solo, ou
- Erguidos acima de uma superfície definida para proteger as aeronaves em voo, ou
- Situados fora dessas superfícies definidas e que tenham sido avaliados como sendo um perigo para a navegação aérea.

\_Ocorrência

Um evento, relacionado com a segurança que ponha em perigo ou seja suscetível de pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas.

Operações Aeroportuárias do Aeroporto Humberto Delgado

Responsáveis pela gestão das infraestruturas aeroportuárias e por garantir a Segurança Operacional – Safety no AHD, nomeadamente o cumprimento das Normas de Segurança na Plataforma.

Pista (Runway)

Área retangular definida num aeródromo terrestre preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;

Plataforma de estacionamento

Área definida num aeródromo, destinada a acomodar aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção.

Posição de estacionamento de aeronave (Stand)

Uma área designada numa plataforma de estacionamento com o propósito de ser utilizada para estacionar uma aeronave.

Substâncias psicoativas

São aquelas que, quando ingeridas, bebidas, injetadas, fumadas ou inaladas, afetam o sistema nervoso central.

Rastreio

Aplicação de meios técnicos ou outros, destinados a identificar e/ou detetar artigos proibidos;

Terminal

Edifício ou grupo de edifícios e sistemas onde se processam as formalidades e o embarque e desembarque de passageiros, de carga e de correio.

Torre de controlo de Aeródromo

Órgão que presta serviços de controlo de tráfego aéreo ao tráfego de um aeródromo.

ULD (Unit Load Devices)

Palete ou contentor usado para carregar bagagem, carga e correio em aeronaves *wide-body* e aeronaves específicas *narrow-body*.

Veículo Autorizado

Qualquer veículo autorizado pelo Diretor de Aeroporto para operar dentro de uma zona restrita, áreas controladas ou outras, através da emissão de um passe válido;

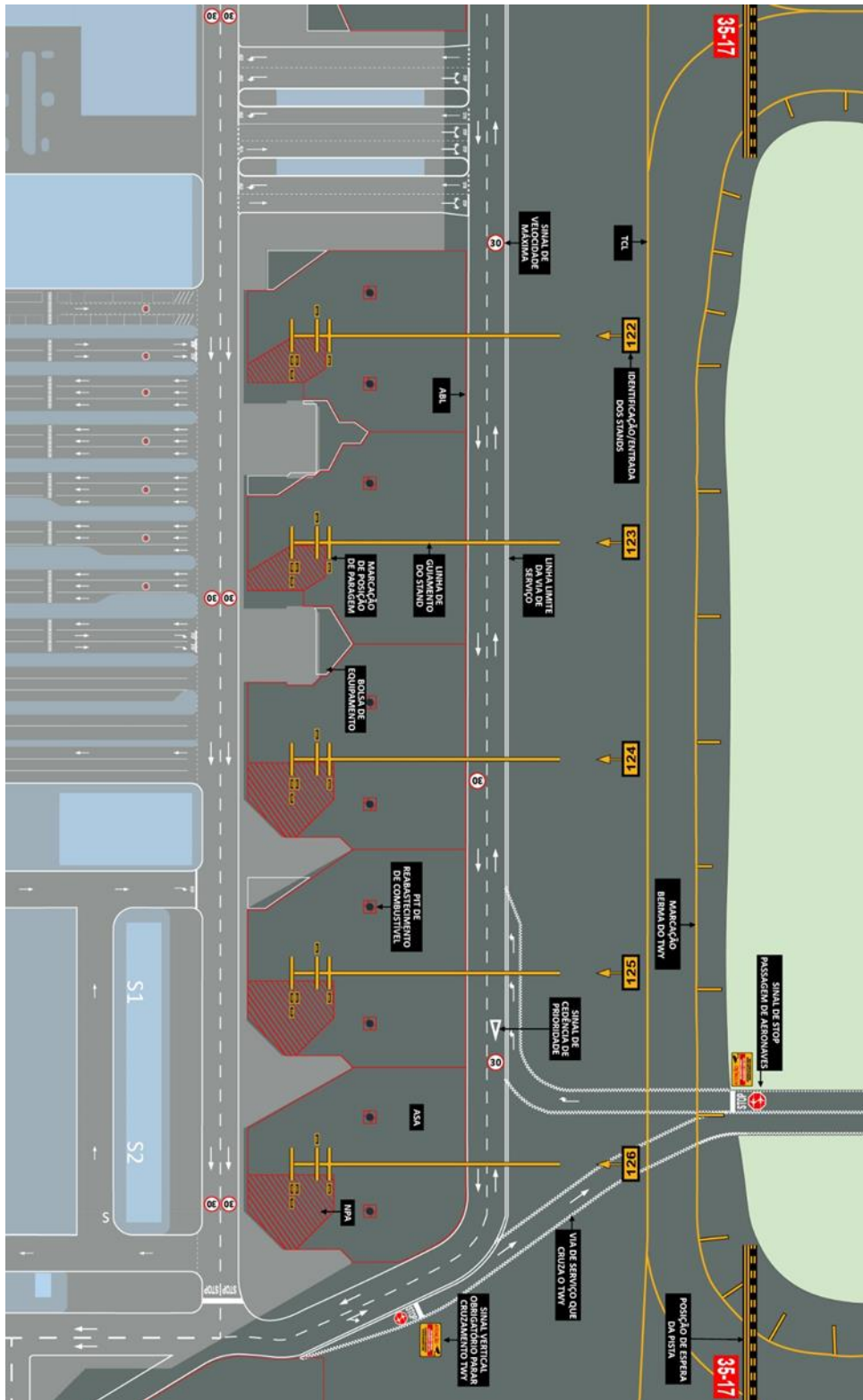
Via de serviço

Ou caminho de circulação de viaturas é a estrada de serviço que, por vezes, cruza caminhos de circulação de aeronaves (taxiway's) destinada a ser usada por veículos com autorização de circulação nas áreas restritas e reservadas do Aeroporto.

## Abreviaturas

- \_ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance – Broadcast*): Vigilância Automática Dependente - Difusão;
- \_AHD Aeroporto Humberto Delgado
- \_AHDSA Supervisor do Aeroporto Humberto Delgado
- \_AHDAA Apoio de Aeródromo do Aeroporto Humberto Delgado
- \_ANAC Autoridade Nacional da Aviação Civil
- \_APIS (*Aircraft Parking Information System*)
- \_APOC *Airport Operations Center*
- \_ASA (*Aircraft Safety Area*) área de segurança da aeronave.
- \_ASMGL (*Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights*) Luzes de guiamento para manobras de entrada de aeronaves no Stand.
- \_A-VDGS (*Advanced Visual Docking Guidance System*)\_
- \_DAHD Direção do Aeroporto Humberto Delgado
- \_EFSO (*Emergency fuel shut-off*) Corte de emergência de combustível
- \_EPA (*Equipment Parking Area*)
- \_ESA (*Equipment Staging Area*)
- \_FOD (*Foreign Object Debries*) Lixo e resíduos
- \_FME (*Folow me*)
- \_GPS (*Ground Power System*) Sistema de fornecimento de energia à aeronave.
- \_GSA Gabinete de Segurança do Aeroporto
- \_GSE *Ground Support Equipment*
- \_IATA (*International Air Transport Association*) Associação Internacional do Transporte Aéreo
- \_IMT Instituto da Mobilidade e dos Transportes
- \_LVP (*Low Visibility Procedures*) Procedimentos de visibilidade reduzida
- \_MPA (*Multi Purpose Apron*) Plataforma Polivalente
- \_NPA (*No Parking Area*) área de paragem e/ou estacionamento proibido.
- \_NVO (*Normal Visibility Operations*) Operações com Visibilidade Normal
- \_OA Operações Aeroportuárias
- \_OPA Oficial de Operações Aeroportuárias
- \_PSAE Prestador de serviços de assistência em escala
- \_RIA Rede Interna de Aeroporto
- \_SSLCI Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios
- \_SUPSOA Supervisor Operacional
- \_TWY (*Taxiway*) Caminho de circulação de aeronaves
- \_TBP / TBC Terminal de Bagagem Partidas / Terminal de Bagagem Chegadas
- \_ULD's (*Unit Load Devices*)

DIAGRAMA DE SINAIS



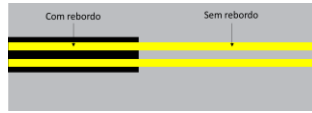
MOD 214697 01

## Principais Marcações e Painéis de Sinalização

Linha Central de Taxiway



Linha de berma de taxiway



Linha de limite da plataforma



Linha de ASA - área de segurança da aeronave



Linha da bolsa de equipamentos



Linha que delimita uma via de serviço que cruza um Taxiway



Marcação de área proibido circular, parar ou estacionar.



Marcação de área proibido parar ou estacionar.



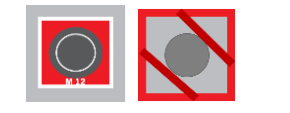
Marcação e painel de entrada proibida



Sinais de limite de altura



Marcação PIT de reabastecimento (hidrante)



Linha que delimita a fronteira de uma via de serviço com um taxiway



Sinal e Marcação de STOP passagem de aeronaves. **Obrigatório parar.** Possível cruzamento com aeronaves ou viaturas prioritárias.



Sinal vias de serviço que acedem à pista com a designação do acesso, instrução de paragem e alerta da necessidade de contato e autorização da TWR



Sinal e marcação de perigo devido ao sopro (motores das aeronaves)



Sinal de circulação proibida. Início da área condicionada a veículos autorizados a circular no caminho periférico (Autorização de Condução Azul).



Sinal e marcação de velocidade Máxima permitida



Sinal de perigo: proximidade com aeronaves



Fronteira entre Zona Restrita de Segurança e a área militar.



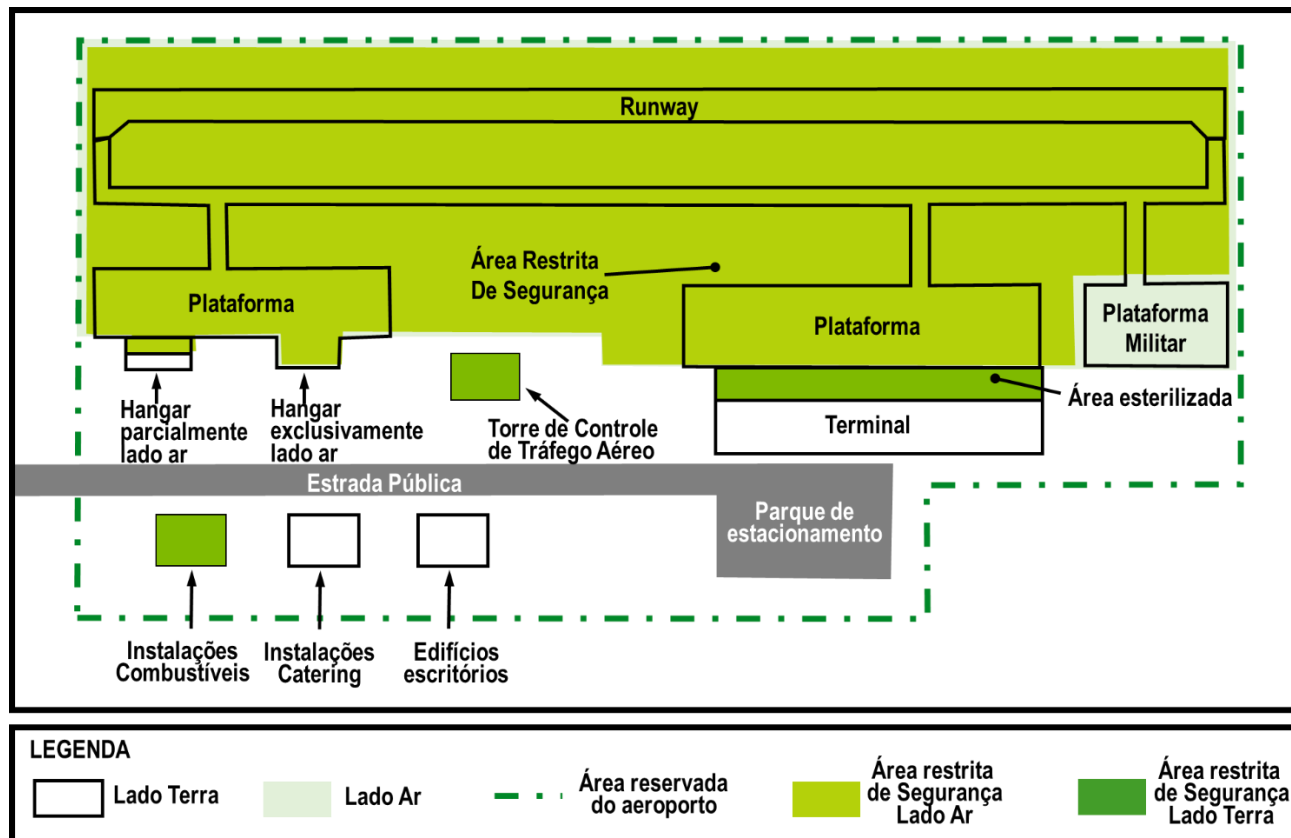
Sinalética indica a existência de uma botoneira de corte geral de combustível.

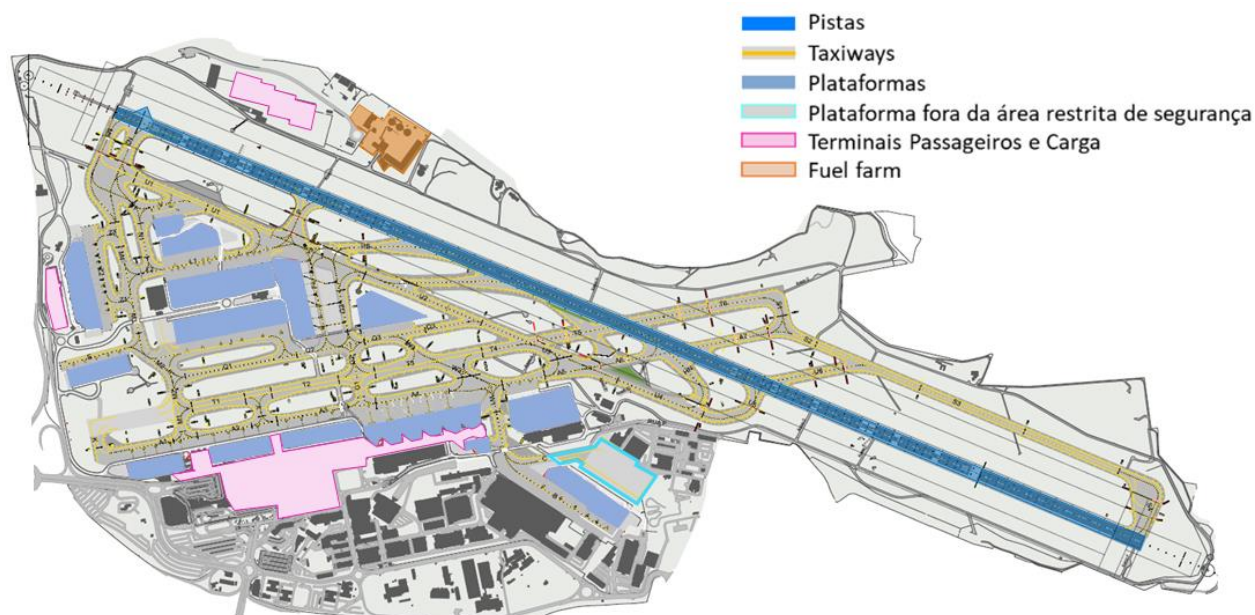


# A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

## A1\_ Organização do Aeroporto

O Lado Terra e o Lado Ar





A.1.1

O acesso às plataformas, zonas de circulação de aeronaves e a quaisquer áreas adjacentes às zonas operacionais é rigorosamente restrito e controlado sendo todas as infrações punidas por lei.

Para se aceder às áreas restritas é necessário ser portador de um Cartão de Identificação Aeroportuária com acesso a essa mesma área.



A.1.2

É rigorosamente proibido conduzir equipamentos, máquinas ou viaturas nas plataformas do aeroporto, sem ser portador da Autorização de Condução do aeroporto.



A.1.3

É interdita a passagem de viaturas e pessoas de e para a Plataforma Militar. A entrada e saída de GSE de/para a Plataforma Militar é efetuada pela portaria do Figo Maduro, via portão do Aeródromo de Trânsito nº1 (AT1) no lado terra.

Excecionam-se do procedimento acima:

- a. Tratores em manobra de reboque de aeronave;
- b. Acessos de emergência (SSLCI).
- c. Lista de GSE (*Loaders de MainDeck/HighLoaders*) aprovada pela ANA (Programa de Segurança do Aeroporto).



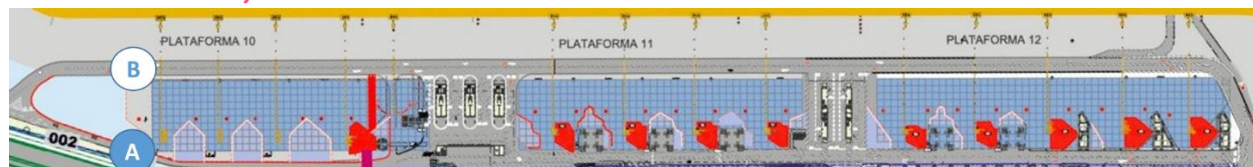
No caso das alíneas a. e c. os movimentos são obrigatoriamente coordenados e autorizados previamente pelo AHDSA (que por sua vez coordena as medidas a aplicar com a PSP).

A penalização por incumprimento deste artigo será determinada no âmbito da segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil.

# A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

## A2\_Geografia do Aeroporto Humberto Delgado

### Plataformas 10, 11 e 12



As plataformas (10, 11 e 12) são servidas por duas vias de serviço que passam à frente (A) e atrás (B) das aeronaves estacionadas.

#### A.2.1.

A via no lado nascente (A) tem limitação de altura (Máximo: 3,70m) devido ao pier do terminal de passageiros. A circulação nesta via é feita apenas no sentido Sul-Norte. Os veículos de caixa elevatória devem verificar que a mesma está completamente rebaixada antes de utilizar esta via de serviço.

Deve ser dada particular atenção à circulação dos comboios de bagagens e ULD na entrada/saída do TBP.

#### A.2.2.

A via de serviço (B) a ponte desta plataforma serve o tráfego em ambos os sentidos em operações com visibilidade normal.



Em LVP (procedimentos de baixa visibilidade) à cauda das aeronaves (lado poente), na via assinalada com a letra "B", a circulação das viaturas e equipamentos altera-se, passando a existir apenas um único sentido de circulação, de Norte para Sul, do Stand 126 para o Stand 104.

#### Ver capítulo

[B7\\_Procedimentos em baixa visibilidade e condições meteorológicas adversas](#)

Nesta via (B) os condutores devem estar em alerta permanente e verificar se alguma aeronave a circular autónoma ou a reboque vai cruzar a via de serviço para entrar ou sair do Stand.

#### A.2.3

Indícios de que uma aeronave está prestes a entrar no stand:

- Stand vazio com staff a aguardar a aeronave;
- A-VDGS ligado com a informação do voo e tipo de aeronave;
- Presença de *Follow me*;

Luzes amarelas (**ASMGL – Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights**) posicionadas na linha de guiamento de stand que cruza a via de serviço, quando existente, em todos os stands da plataforma 10, 11, 12, 14 e 60.





## A.2.4

### Indícios de que uma aeronave está a sair do stand:

- Stand vazio de equipamento e trator engatado na aeronave;
- Ou *beacon* da aeronave ligado;
- Ou *Follow me* a cortar a Via de Serviço;



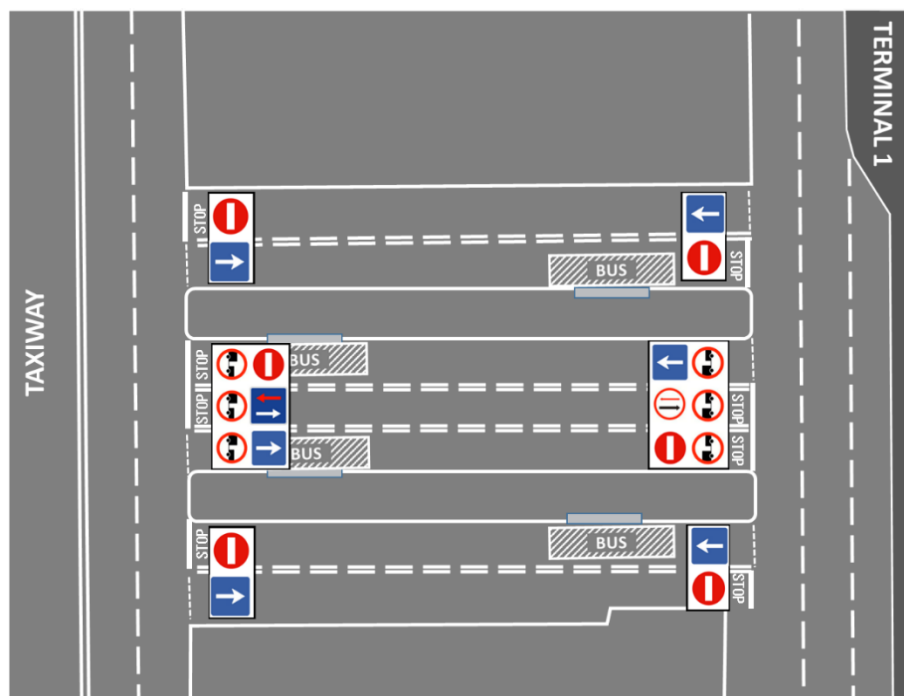
## A.2.5.

A circulação nas vias dos busgates Sul e Norte deve ser feita preferencialmente nas faixas mais a sul e mais a norte destes edifícios, contudo podem ser utilizadas as restantes faixas desde que os condutores obedeam à sinalização existente (sinalização horizontal).

Os condutores devem ter especial atenção na utilização das faixas de rodagem contíguas às portas, cuja circulação está condicionada à paragem dos autocarros nas respetivas portas.

**ATT: Na sequência da alteração da porta 18A de porta de embarque para porta de desembarque, passa a ser proibido virar à esquerda junto à porta 18A para quem circula a nascente das aeronaves na plataforma 11, exceto veículos para embarque de passageiros na porta 18.**

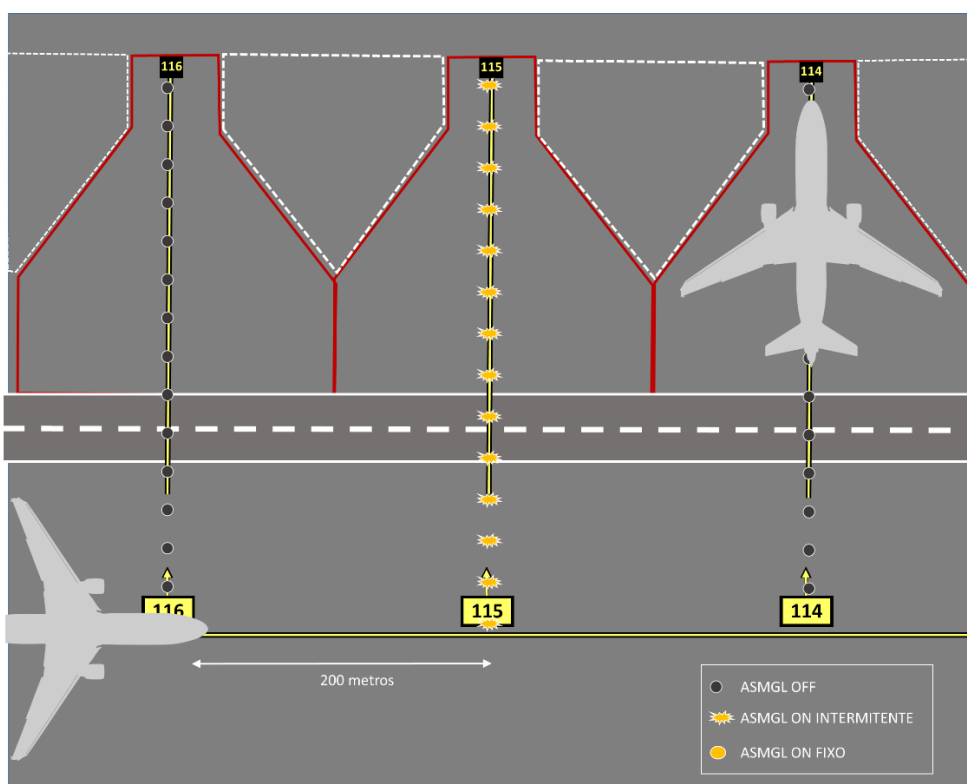
O acesso à porta de desembarque 18A é efetuado pelo caminho de viaturas a poente da plataforma 11, junto ao stand 117. Podem estar no máximo dois COBUS 300, contudo apenas o primeiro pode desembarcar.

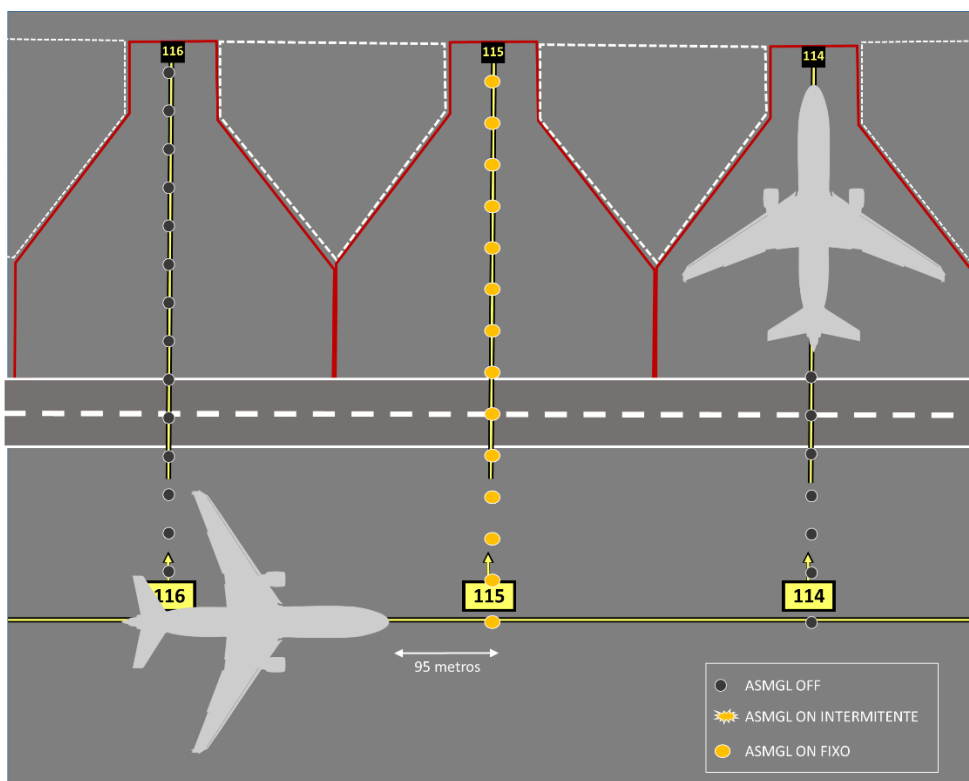


A.2.6.

As **ASMGL - Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights** são luzes encastradas no pavimento na linha de guiamento de stand, ativadas pelo transponder da aeronave. As aeronaves e viaturas/equipamentos veem no pavimento uma sequência de luzes amarelas intermitentes, que são ativadas quando a aeronave está localizada a 200 metros da linha de guiamento do stand. Os condutores e staff devem desocupar rapidamente a zona da entrada do mesmo. As luzes ASMGL passam a amarelo fixo quando a aeronave está a uma distância de 95 metros da entrada do stand e até que a informação de calços seja apresentada no A-VDGS ou por temporização.

Quando as luzes ficam com o **BRILHO FIXO** não pode haver interferências de viaturas, equipamentos e/ou staff com a zona do Stand.





**A.2.7.**

**Vias de serviço que servem as plataformas 20, 22, 30, 40, 41, 42, 50, 60 e 80**

A circulação é feita em frente às aeronaves e nos dois sentidos.

**A.2.8.**

**Vias de serviço que servem a plataforma 70**

A plataforma 70 é servida por três vias de serviço, uma a nascente da plataforma entre os hangares e os stands 705 e 706, outra a norte que passa atrás do Parque Delta e outra a poente, passando atrás dos stands 701 a 704 todas com dois sentidos.

Atenção ao sopro das aeronaves na via de serviço de acesso à plataforma, devido às manobras da aviação geral e à entrada e saída dos stands 701 a 703 (Marcações na via de serviço).



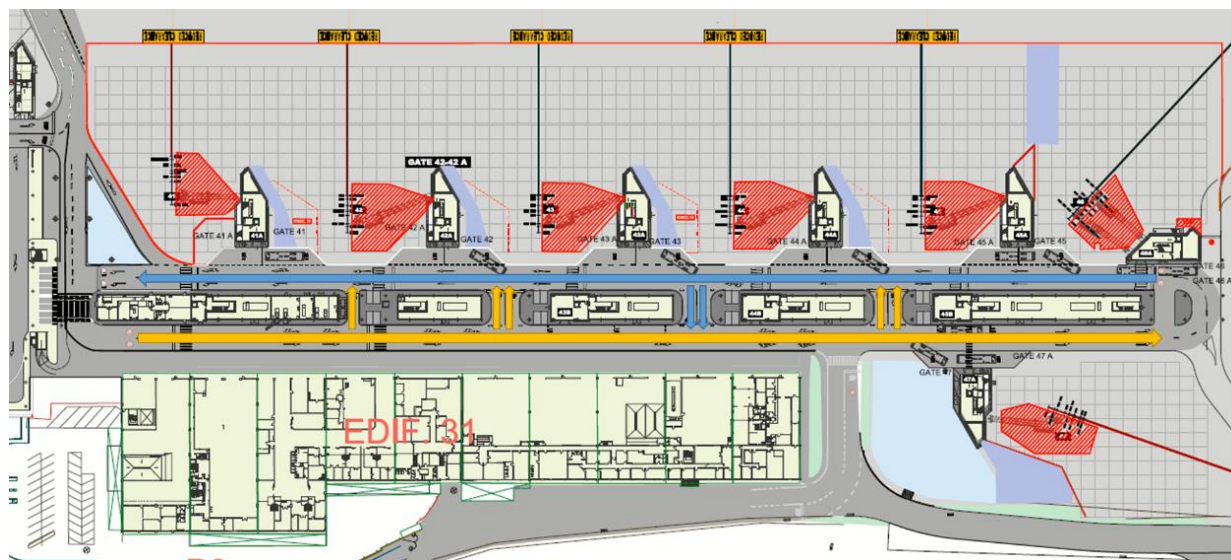
O acesso às posições do Parque Delta deve ser feito a partir da via de serviço em frente aos hangares, garantindo que não está a decorrer nenhuma manobra de aeronaves, e que todas as aeronaves estão parqueadas e com motores desligados nas referidas posições.

A.2.9

**Vias de serviço da plataforma 14**

A plataforma 14 é servida por duas vias com sentidos únicos de circulação, de Norte para Sul, situadas a nascente da plataforma com grande capacidade de escoamento de tráfego.

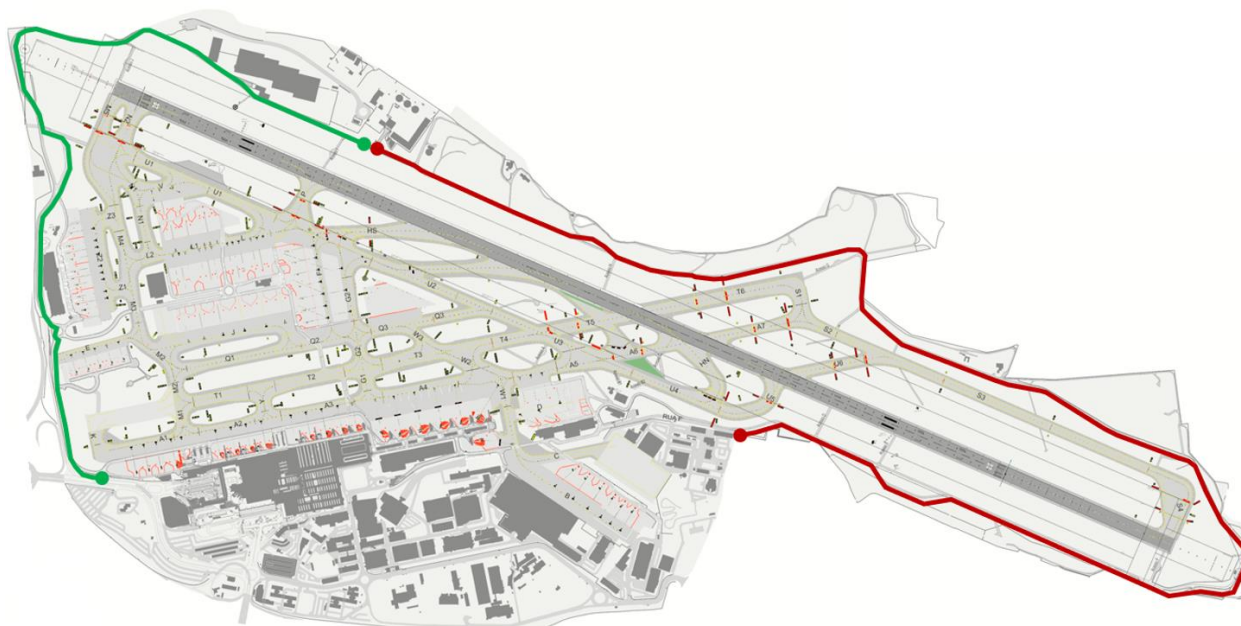
A via mais a Este (nascente) passa entre o Terminal e os Hangares do edifício “31” onde estão instalados vários prestadores de assistência em escala e o sentido de circulação é de Sul para Norte.



A.2.10.

**Caminho Periférico**

Esta via de serviço liga o Terminal 1 às plataformas centrais, ao Terminal 2, ao Terminal de Carga e ao Fuel Farm (Central de Combustíveis). A restante extensão desta via compreendida entre o Fuel Farm e o quartel do SSLCI é reservada a viaturas autorizadas pela DAHD e Autorização de Condução específica.



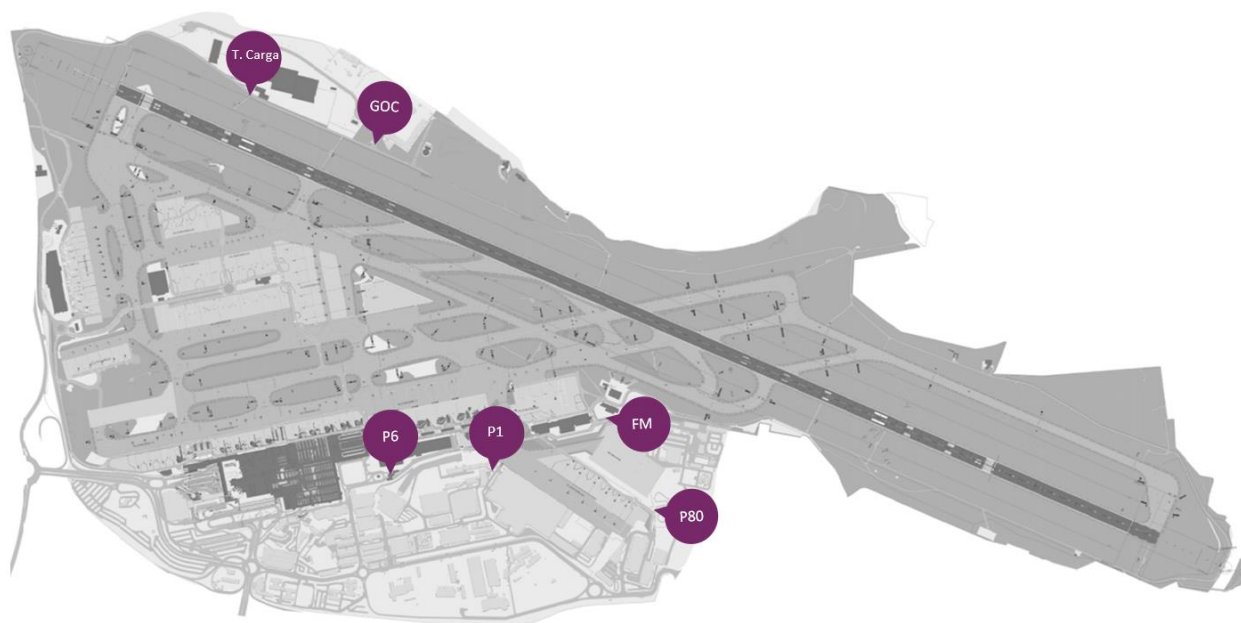
**Caminho periférico Sul** (entre o Terminal 1, a sul do stand 104 e o GOC)

**Caminho Periférico Norte** (entre o GOC e o Portão de emergência nr 5) – só para viaturas autorizadas

A.2.11.

**Acessos à área de movimento do Aeroporto Humberto Delgado:**

- Postos de Controle nos terminais 1 e 2
- Portões de Acesso P06 (junto ao Ed.31), Portão do Figo Maduro (FM), P01 (TAP), P80 (Junto aos Ed.71), Portão acesso *Fuel Farm* e Portão de acesso do Terminal de Carga.



“P6” situa-se a Este da plataforma 14 para o acesso de equipamentos e viaturas que, por motivos de operação, tenham de entrar e sair do aeroporto, como por exemplo as viaturas do serviço de Catering.

“P1” situa-se a Este do Stand 147 junto do Hangar da TAP.

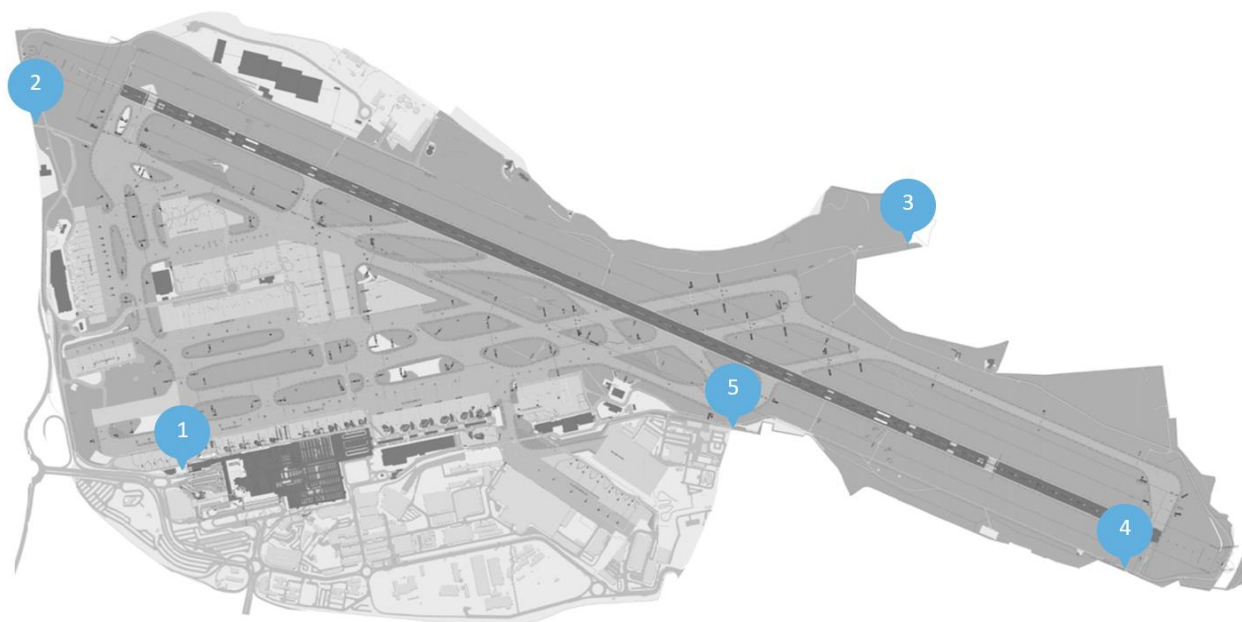
“FM” **Portão Figo Maduro** situa-se a Norte do hangar da Portugália na Plataforma 70, entre a Torre de Controlo e a Plataforma Charlie.

“P80” situa-se Norte da Plataforma 80 junto ao Edifício 71.

“Fuel Farm” situa-se a Oeste da pista 02-20 e permite o acesso das viaturas das reabastecedoras ao caminho periférico.

“T. Carga” situa-se a Oeste da pista 02-20 e permite o acesso das viaturas do Terminal de Carga ao caminho periférico.

- Portões de Emergência 1 a 5



O Portão de Emergência Nr 5 funciona como ponto de entrada das viaturas exteriores ao aeroporto sempre que o AHD está em ALERTA LARANJA e ou ALERTA VERMELHO.

Os portões de emergência não podem em circunstância alguma ficar obstruídos/bloqueados, quer no lado ar quer no lado terra. Quando verificada esta situação deverão ser alertadas as Operações Aeroportuárias que desencadearão as diligências necessárias à sua correção.

#### A.2.12.

Para permitir alguns trabalhos na área de movimento alguns veículos podem ter de aceder temporariamente ao lado ar. A esses veículos será atribuído um livre trânsito temporário, mas os motoristas desses veículos podem não possuir uma Autorização de Condução. Nesse

caso, devem ser escoltados por motoristas com uma Autorização de Condução válida e com a indicação de que estão autorizados a executar tarefas de escolta.



Cada veículo de escolta só deve acompanhar 2 veículos exceto situações devidamente autorizadas pela DAHD.

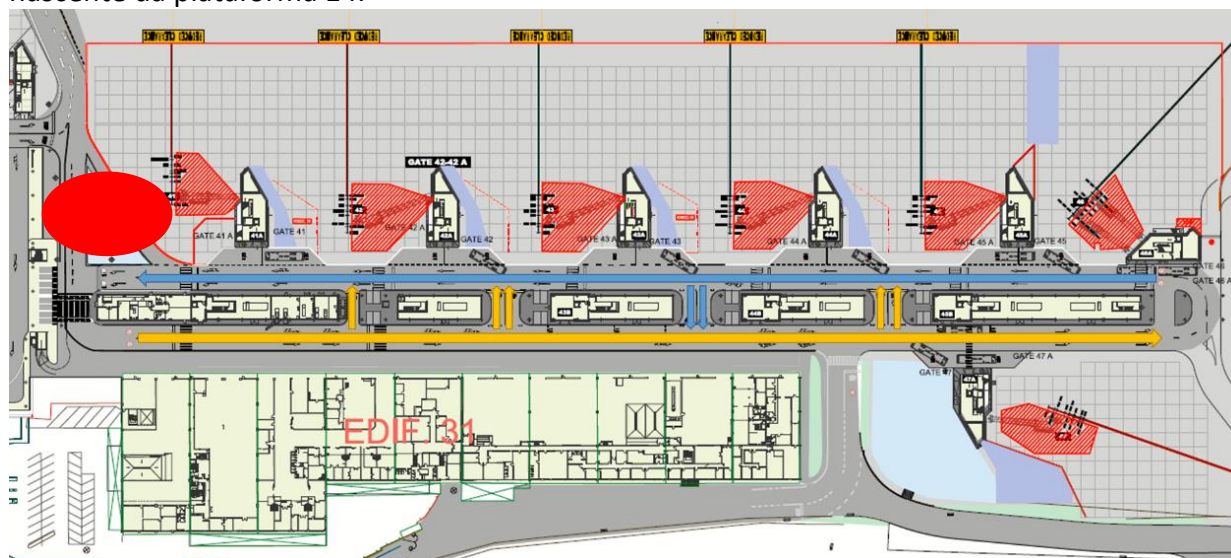


A.2.13.

**Via de serviço portas de embarque – exclusiva bus**

Via de serviço alternativa para autocarros de passageiros acederem às portas de desembarque S1/27/N1/N2, junto ao stand 141.

Esta via é para o uso exclusivo de autocarros de passageiros que proveem da via de serviço a nascente da plataforma 14.



## A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

### A3\_Generalidades

A Segurança é responsabilidade de todos.

Embora as certificações de competência sejam atribuídas individualmente e cada um seja responsável pelos seus comportamentos e atitudes nesse âmbito, os empregadores são responsáveis pelos atos dos seus colaboradores de acordo com as licenças e autorizações emitidas pela ANA Aeroportos SA.

Compete a cada entidade garantir que estas normas são do conhecimento de todos os seus colaboradores.

#### A.3.1.

É obrigatório o uso do Equipamento de Proteção Individual de acordo com a lei em vigor correspondente a empresas, entidades ou organizações e com o estabelecido no Regulamento de Assistência em Escala.



#### A.3.2.

**É obrigação de todos os utilizadores do Aeroporto Humberto Delgado:**

- **comportar-se de forma a não se colocarem em perigo, ou representarem um perigo para os outros;**
- **não causar constrangimentos à circulação e fluência do trânsito de viaturas e de aeronaves.**

#### A.3.3.

**Em particular os condutores devem conduzir com a diligência e cautela necessárias para evitar todos os danos, próprios ou de terceiros, tendo o cuidado de não se colocar em perigo, não colocar em perigo outros ocupantes do veículo, outros peões, aeronaves, equipamentos e instalações.**

**É estritamente proibido conduzir de forma negligente ou imprudente.**

#### A.3.4.

A autorização de entrada e permanência nas áreas restritas e reservadas do AHD está condicionada pela necessidade de aí desempenhar tarefas de serviço e é válida para o período do horário de trabalho do colaborador.



A utilização de veículos e equipamentos nas áreas restritas e reservadas do AHD deve ser limitada ao estritamente necessário, manobrados por pessoal especializado e treinado, e apenas podem ser utilizados para as finalidades que foram desenhados.

#### A.3.5.

Todos os veículos e equipamentos devem estar devidamente homologados e inspecionados de acordo com a regulamentação nacional e internacional apropriada.

Os velocípedes com motor, motociclos, bicicletas, “segways” e outros veículos ou equipamentos com características que possam suscitar questões de segurança obedecem à avaliação de critérios particulares, a verificar especificamente caso a caso podendo a sua circulação ser restrita a determinadas áreas.

#### A.3.6.

**Exceto no que diz respeito ao serviço de assistência em escala, realizado de acordo com o regulamento em vigor, o fornecimento de alimentos aos animais é proibido assim como a instalação de comedouros, abrigos ou qualquer outro tipo de conduta que favoreça a presença e/ou formação de colónias de animais.**

#### A.3.7.

A Direção do Aeroporto Humberto Delgado é a única entidade que pode, se necessário, estabelecer procedimentos diferentes dos apresentados no presente normativo, estabelecendo as condições e limitações necessárias a cada caso após a realização de um estudo de segurança e análise de risco.

## A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

### A4\_Normas básicas de segurança

#### A.4.1.

A circulação de pedestres na plataforma é proibida, exceto quando imprescindível e relacionada com as tarefas específicas a realizar em torno das aeronaves ou instalações e serviços do aeroporto.



A circulação a pé será feita usando obrigatoriamente, passeios, passadeiras e outras áreas habilitadas para esse fim.

Em todo o caso, cada pedestre fará o seu percurso de forma que não se coloque em perigo a si ou aos outros funcionários, aeronaves, equipamentos ou instalações, e que não obstrua o tráfego de aeronaves e veículos, ou qualquer operação na área restrita do aeroporto.

#### A.4.2.

É obrigatório o uso de roupas de alta visibilidade, em condições adequadas, para aceder e permanecer dentro a área de movimento, exceto os passageiros.



#### A.4.3.

É estritamente proibida a entrada e circulação de pedestres na área de manobra (Pistas e *Taxiways*) exceto para as equipas de Operações, Manutenção e Segurança da ANA Aeroportos, ou sob supervisão destas ou em caso de obras e/ou manutenção, se definido na Autorização de Trabalhos e de acordo com as condições aí especificadas.

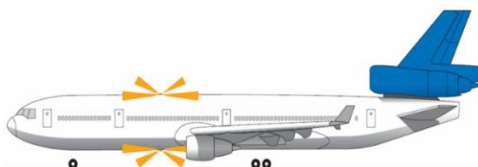
Em qualquer destas situações, haverá uma pessoa responsável, que deve manter contato permanente com a Torre de Lisboa.

Excluem-se pessoal e equipamentos a executar manobras de *pushback*.

**A.4.4.**

Os pedestres devem ter a máxima precaução perante aeronaves com os motores em funcionamento bem como perante uma aeronave em aproximação, mantendo as distâncias mínimas de segurança indicadas em **A.4.16, 17 e 18**.

Para sinalizar os motores em funcionamento ou o início de manobras de *pushback* as aeronaves têm acesas as luzes anticolisão.

**A.4.5.**

É absolutamente proibido posicionar-se a trabalhar atrás de quaisquer veículos ou equipamentos quando eles só se podem movimentar com recurso a manobras de marcha atrás.

**A.4.6.**

É proibido deitar objetos, papéis ou resíduos no chão dentro da área restrita do terreno do aeroporto, os FOD devem ser depositados nos contentores existentes na área restrita do aeroporto para esse fim.

Da mesma forma, é proibido depositar objetos (latas, jornais, papéis, lixo, etc.) nas zonas de carga ou outras áreas exteriores dos veículos ou equipamentos, mesmo quando estes estão parados, para evitar que sejam soprados pelo vento.

**A.4.7.**

Os pedestres devem ter o máximo de atenção/cautela em procedimentos de visibilidade reduzida (LVP).

**A.4.8.**

É estritamente proibido desempenhar funções na área de movimento do aeroporto quando sob o efeito de álcool, drogas ou substâncias psicoativas (mesmo se prescritos por médico).



A tolerância relativamente ao teor de álcool no sangue é de zero gramas por litro. Sempre que exista um conflito de interesses entre os valores definidos pelo Aeroporto

e os limites mais toleráveis, previstos no Código da estrada, prevalecem sempre os valores indicados nestas normas do Aeroporto Humberto Delgado.

#### A.4.9.

É absolutamente proibido fumar ou foguear na área de movimento, incluindo dentro dos veículos.

A proibição de fumar inclui todos os tipos de cigarros (incluindo eletrónicos) /charutos/cigarrilhas.



Os condutores de veículos que transportam passageiros, são responsáveis por garantir que todos os passageiros transportados cumprem esta normativa, sendo imputável ao condutor a responsabilidade em caso de infração. Sempre que seja detetada uma infração e o passageiro não obedeça, deve o condutor alertar as autoridades aeroportuárias.



#### A.4.10.

Durante a condução é proibido o uso de telemóveis, a introdução manual de dados em teclados ou tablets e o uso de auriculares de reprodução de música/rádio.

Os condutores são sempre responsáveis por garantir que o manuseio dos aparelhos rádio para executar tarefas de comunicação (emissão ou receção) e que obrigue o operador da viatura a ter de tirar uma das suas mãos do volante, não afeta a segurança da circulação de viaturas, pedestres ou aeronaves.

Excetuam-se situações de Urgência ou emergência devidamente justificadas e validadas pelos serviços competentes.



#### A.4.11.

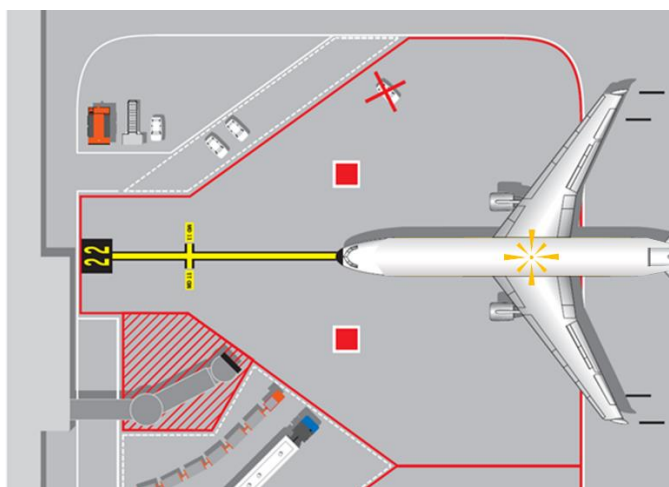
É proibida a circulação de viaturas ou pedestres sobre cabos elétricos (do GPS) ou mangueiras que podem ocasionalmente encontrar-se no pavimento, tendo em especial atenção as que pendem das pontes telescópicas e as que se originam nas caixas do pavimento e ligam a aeronave ao GPS.

## A.4.12

Quando uma aeronave está a entrar na posição de estacionamento (stand) todo o pessoal e equipamento deve manter-se fora da ASA (Área de Segurança da Aeronave) até que se cumpram todas as seguintes condições pela ordem indicada:



- Aeronave parada;
- Motores Desligados;
- Luzes anticolisão apagadas;
- Calços devidamente colocados;
- Indicação nesse sentido do responsável pela assistência à aeronave, esta indicação não pode ser confundida com as dos sinais do *marshaller*.



O desvio a esta norma para companhias ou tipos de aeronaves específicos devem ser justificados com um procedimento específico, analisado pelo GSA SAF do Aeroporto Humberto Delgado e, se aplicável, sujeito a aprovação/autorização pela autoridade competente.

À saída da aeronave, logo que esta ligue o “*beacon*” ou luz anticolisão, a ASA também deve estar livre de pessoas e equipamentos, exceto os necessários à manobra, sem interferirem com a saída da aeronave.

## A.4.13.

É responsabilidade dos operadores garantir a proteção adequada das aeronaves a fim de evitar danos causados por veículos ou equipamento durante as operações de assistência através da colocação de barreiras (por exemplo cones de sinalização). Deve ser garantido também que em nenhuma circunstância essas barreiras se transformem elas próprias em potenciais perigos para as aeronaves.

## A.4.14.

É absolutamente proibido a qualquer pessoa, veículo ou equipamento entrar e permanecer nas posições de estacionamento das aeronaves, sempre que não tenha uma função específica a executar nesse local.

**A.4.15.**

Quando uma aeronave estiver a ser abastecida, numa área de 3 m de raio à volta das saídas de ventilação dos tanques de combustível da aeronave e em volta dos veículos de abastecimento de combustível, estão proibidas todas as atividades que possam produzir faíscas e o uso de dispositivos portáteis de comunicações, não certificados para a “Classe II ATEX”. Estas atividades devem também ser evitadas junto às estações de reabastecimento de viaturas e equipamentos e ainda junto às áreas com derrames de combustível até que as mesmas tenham sido limpas e a área declarada como segura.

**A.4.16.**

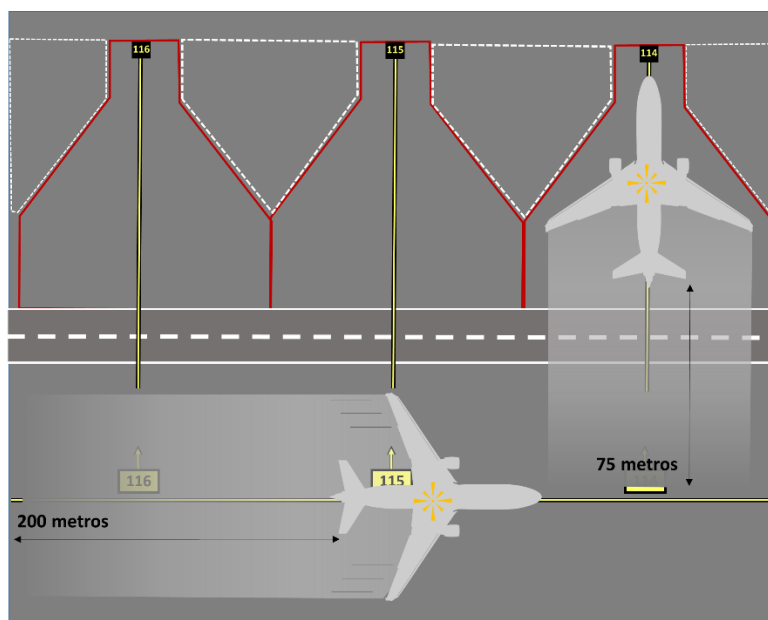
**À frente** dos motores em funcionamento numa aeronave parada é importante manter uma distância de segurança de **7,5 metros**.

**Atrás** dos motores em funcionamento numa aeronave parada é importante manter uma distância de segurança de **75 metros**.

**A.4.17.**

**Atrás e à frente das aeronaves em movimento** é necessário manter uma distância de **200m**.

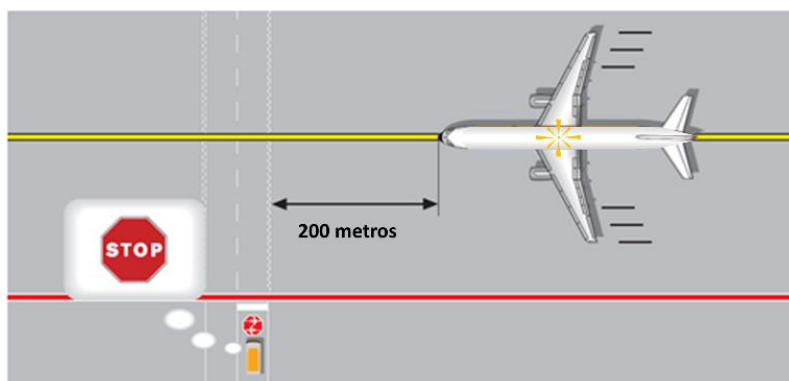
A aeronave utiliza maior potência dos motores quando inicia o movimento, por isso é recomendável prestar atenção nestas circunstâncias e adotar as distâncias de segurança necessárias.



Para efeitos práticos (sendo difícil verificar os factos), entende-se que há o desrespeito da distância de segurança, sempre que:

- a aeronave for obrigada a travar;
- o trator de “Pushback” ou “Towing” tiver de travar;
- a tripulação reportar manobra perigosa de um veículo;

- **uma viatura passar entre o Follow Me e a aeronave.**



#### A.4.18.

Mantenha-se afastado do raio de ação das hélices e rotores.

NOTA: As Hélices e rotores são muito perigosos porque não são fáceis de identificar quando começam a rodar e, em funcionamento, não se vêem.



#### A.4.19.

As manobras de *pushback/pull ahead*, consistem em “empurrar” / “puxar” a aeronave com equipamento apropriado para o efeito, devendo respeitar os mais rigorosos procedimentos de safety, com uma responsabilidade acrescida do condutor do equipamento de *pushback* e do oficial de tráfego do agente de handling, que garante que a área está livre para a manobra.



Nos stands de contato, esta operação terá o seu início somente após o posicionamento da ponte telescópica na respetiva posição de paragem.

Nenhuma operação de *pushback* ou lançamento de motores poderá ser iniciada sem prévia autorização e coordenação com a TWRLIS.

O lançamento de motores deverá ocorrer somente quando a aeronave estiver posicionada no taxiway e desacoplada do equipamento (ie. trator de *pushback*). Se, por razões técnicas, se verificar a necessidade de lançar motores no stand, a TWRLIS informa o APOC que, por sua vez, solicitará ao *Follow me* o acompanhamento da situação.

As manobras de reboque de aeronaves deverão ser coordenadas com o APOC e acompanhadas por *Follow me* em coordenação com a TWRLIS.

#### A.4.20.

Devido à limitação de espaço, a manobra de autocarros em torno das aeronaves durante desembarque e embarque de passageiros nas plataformas 70 e 22, não é possível sem recorrer a manobras de marcha atrás ou sem interferir com o taxilane adjacente. Por este motivo os autocarros de passageiros podem fazer a manobra interferindo com o



taxilane, mas tendo em atenção que não podem condicionar o tráfego de aeronaves a circular no mesmo. Esta manobra deverá ser, sempre que possível, auxiliada por um elemento no exterior da viatura.



## A\_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

### A5\_ Prevenção e Situações de Risco

#### A.5.1.

##### Objetos Estranhos – (*Foreign Object Debries*)

“*Foreign Object Debries*” (FOD) É um objeto inanimado dentro da área de movimento que não tem função operacional ou aeronáutica e que tem o potencial de ser um risco para as operações das aeronaves.



Independentemente da política de controlo de *FOD*'s implementada no Aeroporto a atitude preventiva é fundamental no controlo deste perigo, pelo que cabe a cada trabalhador e a cada condutor, no dia a dia, contribuir para um mais eficiente controlo dos *FOD*'s.

É da responsabilidade do operador de assistência em escala (*Handler*) realizar uma inspeção ao stand antes e depois do *turn around* de uma aeronave para o controlo de *FOD*'s.

O controlo e a eliminação dos FOD é da responsabilidade de todos os funcionários, quer do aeroporto quer de todas as entidades a operar nas plataformas e áreas adjacentes, devendo colocar os *FOD*'s que encontrarem, dentro dos vários recipientes de cor amarela, devidamente identificados, que se encontram nas plataformas.



Caso encontre nas plataformas *FOD*'s espalhados e que seja necessária uma intervenção para recolha, deve contactar as OA através do número RIA 21686.



Nas plataformas 10, 60, 70 e 80 estão disponíveis recipientes específicos para depositar óleos usados e embalagens contaminadas.

10 - Entre o 104 e o 105 encostado ao muro

70 - Na bolsa de equipamento a Norte do 704

80 - Junto à rede do AT1 em frente ao 803

60 - Na área a Norte do CAP Central



A.5.2.

**Utilização dos extintores das viaturas e equipamentos.**



Todos os veículos e equipamentos motorizados possuem extintores a utilizar por qualquer trabalhador no local em caso de emergência. Seguem algumas instruções, procedimentos e cuidados a ter na sua utilização.

- 1  Transporte-o na posição vertical, segurando no manípulo
- 2  Retire o selo ou cavilha de segurança
- 3  Pressione a alavanca
- 4  Aproxime-se do foco de incêndio progressiva e cautelosamente.
- 5  Não avançar enquanto não estiver seguro de que o fogo não o atingirá pelas costas.
- 6  Dirigir o jato para a base das chamas.
- 7  Varrer, devagar, toda a superfície das chamas.
- 8  Atuar sempre no sentido do vento.
- 9  Cobrir lentamente toda a superfície das chamas.
- 10  Dirija o jato para a base das chamas
- 11  Em combustíveis líquidos não lançar o jato com demasiada pressão para evitar que o combustível se espalhe.

12



Terminar apenas depois de se assegurar de que o incêndio não se reacenderá.

### A.5.3.

#### Derrames de Matérias Perigosas

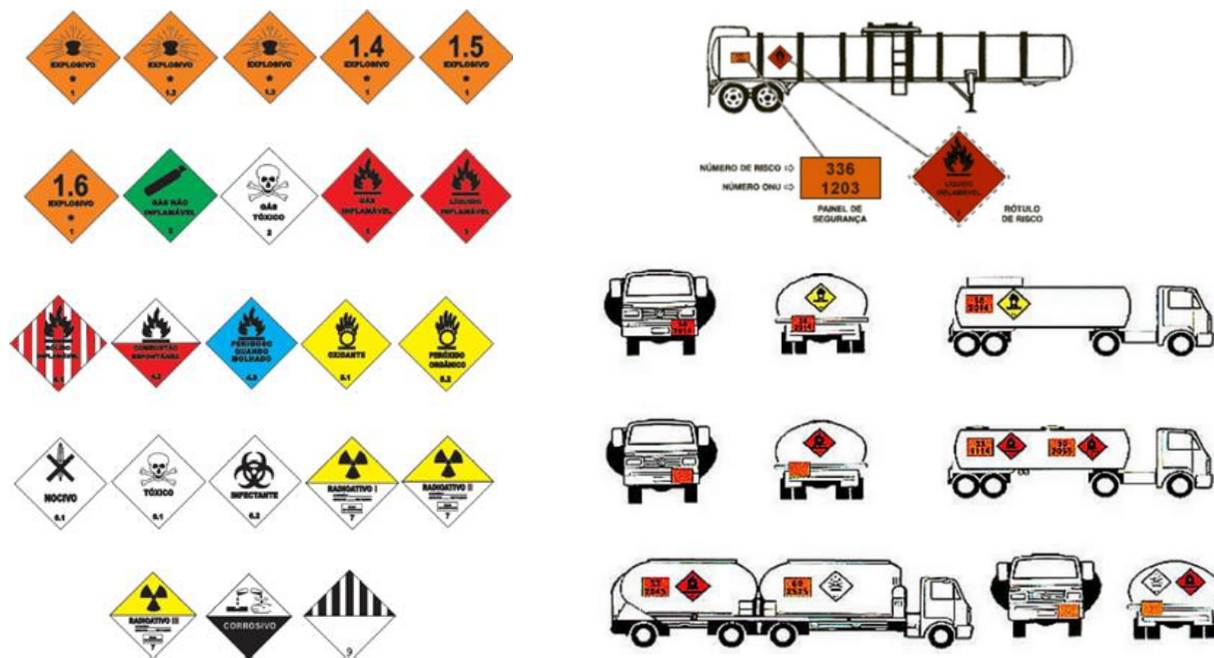
O staff responsável pelo manuseio e transporte de cargas perigosas deve ter a formação adequada. Conhecer a sinalização de classificação e risco dos mesmos, e a legislação, procedimentos e cuidados no transporte destas cargas.

Se encontrar um objeto abandonado ou danificado, ou garrafas de gás comprimido a libertar gás, com o rótulo correspondente a mercadorias perigosas (imagem abaixo), ou se presenciarem um acidente envolvendo viaturas que tenham rótulo quadrado cor de laranja sinalizando mercadoria perigosa (imagens abaixo), e houver fuga de líquidos ou cheiro anormal, deverá fazer o seguinte:



- Fixar o tipo de etiqueta e número ONU existente na embalagem do produto. Este procedimento é importante porque permite saber qual a substância em causa e a forma de atuar perante a mesma, poupando tempo e meios preciosos;
- Afastar-se da zona caminhando perpendicularmente à direção do vento;
- Se o derrame ocorrer dentro de instalações, dar o alerta e abandonar o edifício;
- Avisar as pessoas nas imediações e proteger o acesso à zona com os meios disponíveis;
- Informar as OA, o SUPERVISOR DO AEROPORTO e os BOMBEIROS;
- Aguardar a chegada dos Serviços de Emergência e cumprir as suas instruções;
- Evitar fontes de ignição no local;
- As pessoas que suspeitem ter sido contaminadas, não devem abandonar a área sem serem sujeitos a descontaminação.





Para obter mais informação sobre esta matéria pode consultar o Manual de Intervenção em Emergências com Matérias Perigosas da ANPC em:

[https://www.apsei.org.pt/media/recursos/documentos-de-outras-entidades/ANPC-manuais/manualmateriasperigosas\\_1314805855.pdf](https://www.apsei.org.pt/media/recursos/documentos-de-outras-entidades/ANPC-manuais/manualmateriasperigosas_1314805855.pdf)

## B\_NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

### B1\_Normas básicas de segurança para condutores

Compete ao operador ANA Aeroportos de Portugal, SA, regulamentar os aspetos particulares do trânsito de veículos e equipamentos dentro da área de movimento e gerir o trânsito nas plataformas e respetivas vias de serviço para garantir a segurança operacional nestas áreas. Compete à NAV, EPE (Torre de Lisboa) a gestão da circulação de viaturas e aeronaves na área de manobra, isto é, nas pistas e nos caminhos de circulação de aeronaves (taxiways).

Em todas as situações não especificadas nestas normas aplica-se o Código da Estrada.

#### B.1.1.

Todos os veículos ou equipamentos devem ser sempre inspecionados antes de serem usados. Todos os elementos de segurança devem funcionar corretamente e não haver nenhuma parte ou peça suscetível de se desprender, ou abrir (portas) quando circula.

Se um veículo estiver defeituoso ou em condições inaceitáveis deve ser claramente identificado como tal, devendo ser informado o departamento de manutenção e retirado o veículo ou equipamento da área de movimento.

As viaturas e equipamentos motorizados e não motorizados, são sujeitos a inspeções aleatórias por elementos das OA, com o objetivo de verificar os seguintes aspetos de segurança dos equipamentos e dos seus operadores:

Documentação da viatura/equipamento e do seu operador;

- Autorização de Condução de acordo com a área a circular;
- Livre trânsito (Dístico) da Viatura / Equipamento;
- Cartão de Identificação Aeroportuária às Áreas Restritas do Aeroporto (zona autorizada).

Equipamento de segurança da viatura/equipamento:

- Estado de funcionamento das luzes.
- Existência e estado de funcionamento da luz amarela/laranja relampejante (identificação de obstáculo móvel)
- Condição dos pneumáticos.
- Existência de extintor (2kg para viaturas ligeiras e 6 kg (1 ou vários) para viaturas pesadas, dentro da validade e com a pressão adequada.
- Ausência de fugas de óleos ou líquidos contaminantes.
- Elementos de segurança passiva (estado do para-brisas e vidros, portas, para-choques, cinto de segurança).

Após uma ocorrência que identifique uma viatura com anomalias mecânicas ou inexistência do exigido para a obtenção do livre trânsito (Beacon, extintor, FALSEC e logotipo da entidade) o operador, responsável pela mesma, tem 5 dias uteis para as corrigir, após esse período, se houver outro reporte/ocorrência com as mesmas anomalias na mesma viatura ser-lhe-á

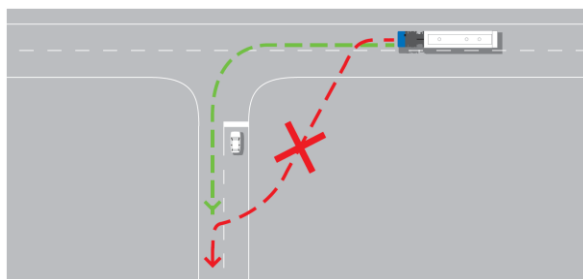
retirado o livre trânsito “dístico”, a viatura fica impedida de circular no AHD e terá de pedir novo processo de aquisição de livre trânsito.

**Os condutores respondem pelo estado de conservação e de segurança das viaturas que utilizam, sendo interdito o uso de veículos que não reúnam as condições que permitiram o seu licenciamento no momento da inspeção (emissão do livre trânsito - “dístico”).**



### B.1.2.

A circulação de veículos e equipamentos só deve ser feita nas vias de serviço estabelecidas, respeitando as marcas e sinais. Se o destino final for um stand ou área adjacente à via de serviço, o condutor deve fazer o desvio desta via o mais tarde possível, seguindo o traçado da mesma.



### B.1.3.

É proibido cruzar stands.

### B.1.4.

Os limites de velocidade estabelecidos para o Aeroporto Humberto Delgado são os seguintes:



**5**

Em todas as plataformas, nas posições de estacionamento das Aeronaves (Stands);

**10**

Nas áreas de Processamento de Bagagens, na via de circulação entre o T2 e a Plataforma 20, na via de circulação entre o Terminal de Tripulações TAP e a plataforma 10 e ainda na Plataforma 70 em frente aos hangares;

**25**

Para as viaturas com atrelados, nas vias de serviço das plataformas e no caminho periférico;

**30**

Para as viaturas sem atrelados, nas vias de serviço das plataformas;

**40**

No caminho periférico, troço entre a Plataforma 10 e o Terminal Carga.

Nota – Em circunstância alguma as viaturas/equipamentos, incluindo os rebocáveis, podem circular a velocidades superiores ao definido nos manuais de operação ou instruções de segurança dos operadores, bem como às definidas nas suas características técnicas.

**B.1.5.**

Sempre que circula ou pretenda cruzar um taxiway ativo numa via de serviço deverá ter também em atenção a circulação de viaturas nesse mesmo taxiway. As viaturas autorizadas a circular nos TWYs assinalam a sua presença da seguinte forma:

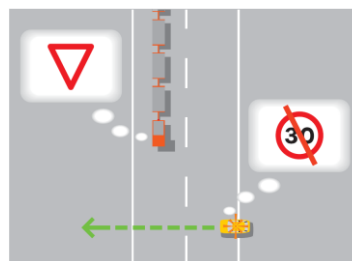
- Com as luzes amarela/laranja relampejantes sempre ligadas (assinalam obstáculo na área de manobra) e as luzes de faróis nos médios (em situação de operação normal);
- Com os quatro piscas ligados (em caso de marcha de urgência), exceto viaturas pesadas de SSLCI que circulam sempre com as luzes azuis rotativas ligadas.

**B.1.6.**

Nas proximidades de viaturas com as luzes de sinalização de urgência / emergência os restantes condutores devem manter a máxima precaução e facilitar a passagem desses veículos.



**Não ceder a prioridade a estas viaturas é considerada infração muito grave.**



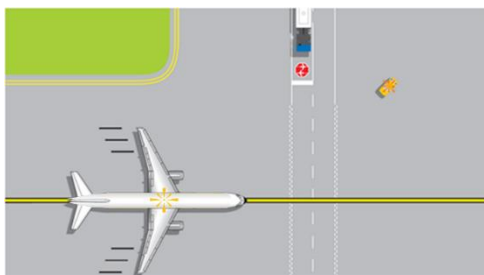
**B.1.7.**

A instalação e utilização dos cintos de segurança é obrigatória em todos os veículos e ou equipamentos.

Podem ser solicitadas exceções à DAHD desde que devidamente fundamentadas, estas serão sempre sujeitas a avaliação.

**B.1.8.**

As aeronaves em circulação (a reboque ou pelos próprios meios) têm prioridade sobre qualquer equipamento ou veículo mesmo que este tenha as luzes de sinalização de urgência/emergência ligadas.





**B.1.9.**

Os veículos com plataformas elevatórias só estão autorizados a movimentar-se com as mesmas descidas, prestando especial atenção às limitações de altura.

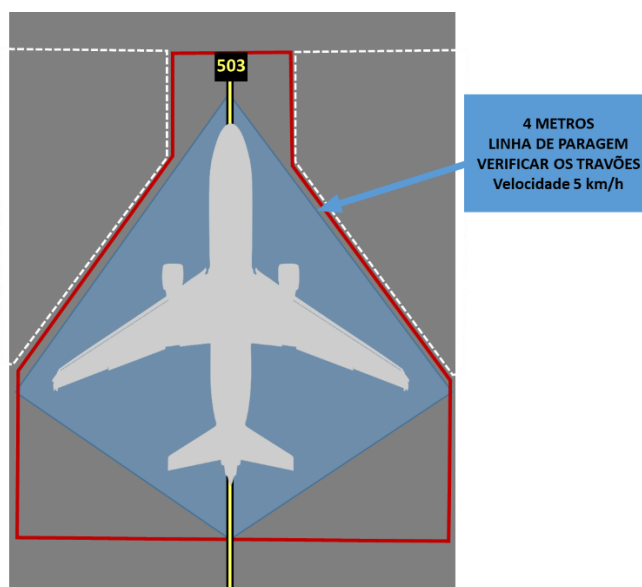
**B.1.10.**

Ao conduzir em volta de uma aeronave no stand, deve fazê-lo, sempre que possível, de forma que, o lado do condutor seja o que fica mais próximo da aeronave e executar todos os procedimentos do “Círculo de segurança”.

O conceito de “Círculo de Segurança” tem por objetivo minimizar danos a equipamentos, pessoas e aeronaves, que sejam provocados por equipamentos e veículos durante o processo de assistência às aeronaves nos stands.

As viaturas quando em aproximação à aeronave devem:

- Verificar os travões, PARANDO numa linha imaginária a 4 metros da aeronave e daí circular a uma velocidade máxima igual à de uma pessoa que caminhe a pé;
- PARAR novamente numa linha imaginária a 2 metros da aeronave e daí para a frente circular à velocidade mínima para a execução das manobras de acostagem dos equipamentos;
- Adotar cuidado extremo a manobrar ou a rebocar equipamentos;
- Movimentar os veículos ou equipamentos, sempre que possível, em ângulos de 90º relativamente à linha de eixo do stand.



**B.1.11.**

Nenhum veículo ou equipamento deve circular ou parar sob a asa e/ou fuselagem de uma aeronave, exceto se for imprescindível na operação de assistência à aeronave em questão (ex: viaturas de abastecimento de combustível, viaturas de abastecimento de água... etc.)

Nos casos em que seja imprescindível, deve fazer-se à mínima velocidade possível, com a máxima atenção e com orientação de outra pessoa.

**B.1.12.**

Nos stands, aquando da assistência a uma aeronave, a manobra de marcha atrás só é permitida quando as condições locais impossibilitam sair em frente.

Sempre que é necessário efetuar manobras de marcha atrás, o condutor deve assegurar-se que nenhum obstáculo dificulta a manobra e que a segurança de aeronaves, pessoas, equipamentos ou infraestruturas NÃO é afetada.

Deve haver um elemento no exterior para sinalizar ao condutor a ausência de perigos à progressão do veículo manobrando em marcha atrás. Excluem-se os veículos equipados com sistemas de auxílio à manobra<sup>(1)</sup>.

Por outro lado, a manobra nas áreas de estacionamento de viaturas contíguas às vias de serviço deve ser efetuada por forma a posicionar a viatura para uma saída em frente, mesmo que para tal seja necessário recorrer à “marcha atrás”.

<sup>(1)</sup> Os sistemas referidos serão sujeitos às verificações aleatórias, de rotina, efetuadas pelas OA.

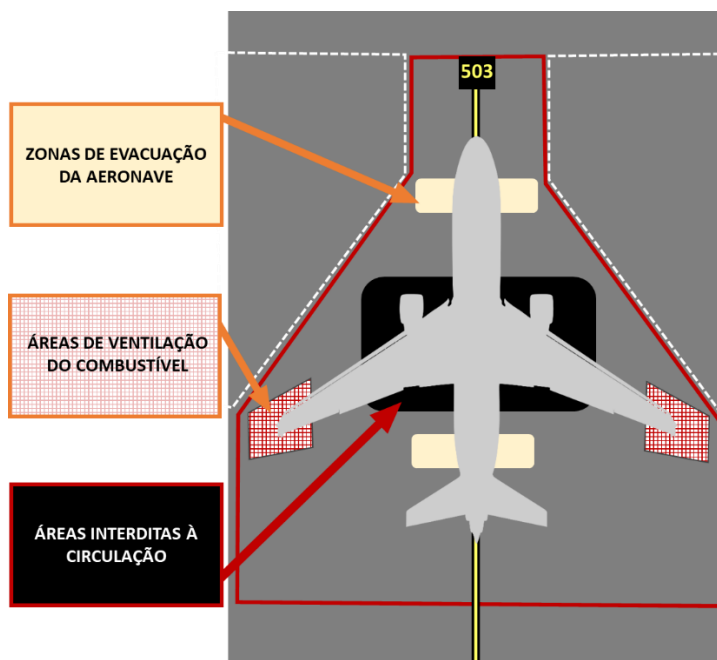
**B.1.13.**

Os estabilizadores hidráulicos dos veículos, só podem ser ativados, após ter sido verificado que a área de operação está livre e não há obstáculos no pavimento, em toda a zona de apoio das sapatas.

**B.1.14.**

Os equipamentos de assistência em escala devem ser posicionados na proximidade da aeronave de tal maneira que:

- Não obstruam a evacuação de pessoas da aeronave em caso de emergência;
- Não obstruam a saída para a frente das viaturas de abastecimento de combustíveis;
- Não dificultem o desempenho das outras operações de assistência à aeronave.



#### B.1.15.

Quando o A-VDGS (*Advanced Visual Docking Guidance System*) está ativado, não é autorizada a passagem de pessoas ou viaturas cruzando o Stand e passando em frente ao equipamento, de forma a evitar possíveis falhas e erros de leitura.

Atenção especial é necessária aos condutores de viaturas mais altas nas plataformas em que a via de serviço está entre o stand e o sistema de guiamento visual (plataformas 10, 22 e 50).

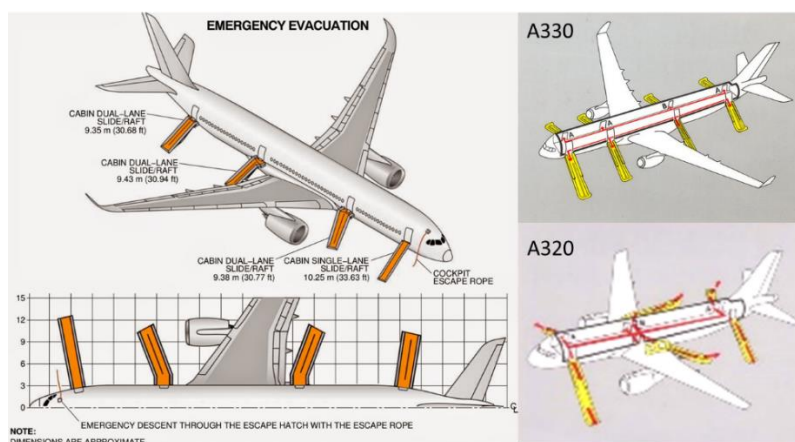
#### B.1.16.

Sempre que uma aeronave está a ser abastecida, a circulação de equipamentos motorizados, ou não, e de viaturas, está proibida numa área com 3 m de raio à volta das saídas de ventilação dos tanques de combustível da aeronave e em volta dos veículos de abastecimento de combustível.

#### B.1.17.

**As operações de reabastecimento com passageiros a bordo carecem de aprovação prévia do SSLCI, que deve ser coordenada com o APOC (RIA 21686).**

**Após o seu início, nenhum veículo ou equipamento pode estar parado na área utilizada pelas mangas das saídas de emergência frente às portas da aeronave, se a escada de embarque ou a ponte de embarque não estiverem encostadas. Deve ser assegurado que as mangas de evacuação podem ser ativadas sem que haja qualquer obstrução à sua abertura plena em caso de eventual emergência.**



A viatura do reabastecimento tem obrigatoriamente de estar posicionada de forma a garantir que em caso de emergência possa sair da zona o mais rápido possível não podendo em situação alguma ficar bloqueada por outras viaturas ou por material de assistência à aeronave.



**B.1.18.**

Se as Operações Aeroportuárias identificarem alguma atividade que possa afetar a segurança da operação de reabastecimento de uma aeronave deverão tomar as medidas adequadas, inclusive a interrupção da operação até que se garantam as condições de segurança necessárias.

**B.1.19.**

A utilização das pontes telescópicas obriga a regras de segurança especiais e procedimentos específicos.

A todos os stands dotados com estes equipamentos está associado um equipamento A-VDGS (*Advanced Visual Docking Guidance System*).

Para embarque/desembarque ponte telescópica, a aeronave terá de estar imobilizada no ponto definido pelo A-VDGS quando no respetivo display surge a indicação “STOP”. Caso contrário a ponte poderá não acoplar corretamente. Caso a aeronave não fique imobilizada no ponto de paragem parametrizado para aquele tipo de aeronave, o sistema dará a indicação

“TOO FAR” ao comandante. Neste caso o piloto deve desligar os motores para que se proceda ao reposicionamento através de trator de *pushback*.

Concluído o estacionamento e colocação dos calços na aeronave posicionada no ponto parametrizado, é acionado o botão de calços - informação que é refletida no display do A-VDGS (CHKS ON), desbloqueando a ponte telescópica para manobra de encosto à aeronave. Esta movimentação é assinalada na mesma com uma luz amarela relampejante e um sinal sonoro.

É proibido usar a escada de acesso à ponte telescópica enquanto esta está em movimento. A área de movimentação da ponte telescópica está assinalada, na plataforma, com um zebreado vermelho (NPA). Nesta zona é proibida a passagem, paragem e o estacionamento de veículos e equipamentos, assim como é interdita a permanência de pessoas.

As pontes telescópicas estão dotadas de sistemas de segurança:

- Botoneiras de emergência – duas ou três, vermelhas, colocadas no painel por cima dos pneumáticos da ponte e/ou num outro local no stand. A botoneira deverá ser acionada sempre que se verifique que o movimento da ponte telescópica, vai conflitar com equipamentos ou pessoas no local, podendo provocar algum acidente;
- Sensor instalado na frente dos pneumáticos para imobilizar a estrutura caso se depare com um obstáculo;
- Câmaras para o operador da ponte identificar obstáculos durante a movimentação.

#### B.1.20.

O abastecimento de combustível a viaturas e equipamento de assistência em escala dentro da área de movimento está sujeito às seguintes normas gerais:

- É expressamente proibido efetuar abastecimentos a equipamentos de assistência em escala em stands onde está uma aeronave a efetuar a rotação, ou nos stands adjacentes a ela.
- Na eventualidade do equipamento / viatura estar sem combustível, deve ser rebocado para uma área onde o reabastecimento possa ser efetuado em segurança.
- O Operador deve ter meios/procedimentos para garantir que não há derrames durante o reabastecimento e/ou após o mesmo, resultantes do excesso de combustível nos depósitos.



NOTA:

Deverão ser adotadas as medidas de segurança necessárias de modo a prevenir o capotamento de veículos que transportam matérias perigosas .

## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

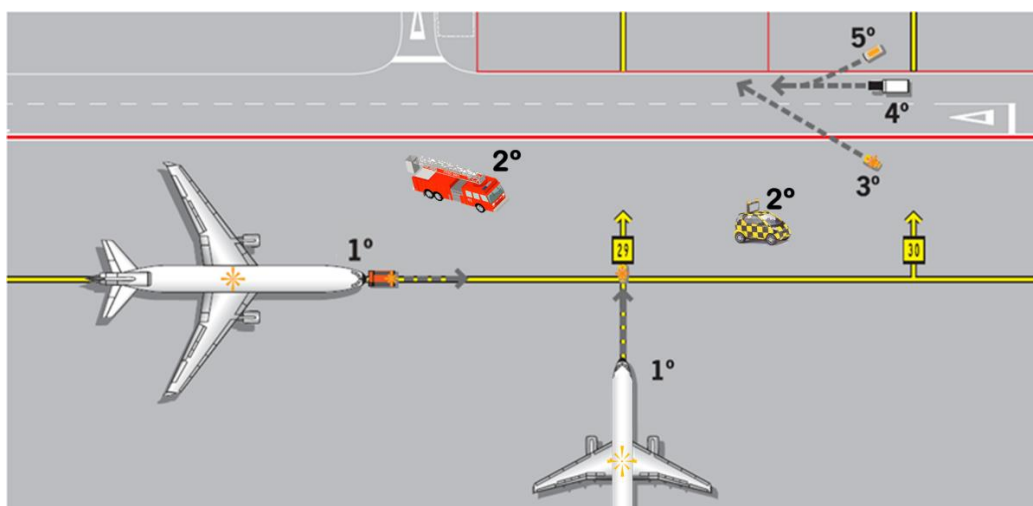
### B2\_Normas de Prioridades

#### B.2.1.

Na área restrita do Aeródromo aplicam-se a todo o tráfego as seguintes regras de prioridade de passagem:



- 1 **As Aeronaves em marcha têm sempre a prioridade sobre todas as restantes viaturas.**
- 2 ***Follow me* ou viaturas dos SSLCI sinalizando marcha de urgência (Ver ponto B.1.5.), têm prioridade sobre todo o restante tráfego de viaturas a circular nas plataformas e nas vias de serviço de viaturas.**
- 3 **Veículos que abandonam a área de manobra e pretendem reentrar nas vias de serviço.**
- 4 Veículos que circulam nas vias de serviço definidas. Exceto o referido nos pontos 2 e 3 e quando as vias de serviço cruzam TWY's. Nestes casos quem cruza o TWY através da via de serviço, tem de garantir que não há riscos de colisão quer com aeronaves quer com viaturas prioritárias a circular no TWY.
- 5 Veículos que pretendem entrar nessas vias de serviço provenientes de stands de aeronaves ou de outras zonas onde não hajam definidos cruzamentos com as vias de serviço.



B.2.2.

Passageiros a pé, têm prioridade sobre todos os restantes veículos.

Os passageiros dos voos cujo desembarque e embarque se faça sem o recurso a ponte telescópica ou autocarro, circularão a pé nas passarelas que ligam por exemplo o Terminal 2 à plataforma 20. Nestas operações o PSAE deve garantir o acompanhamento dos passageiros no momento de atravessar as vias de serviço.

B.2.3.

O sinal de Stop, na área de movimento, pode apresentar dois padrões distintos: as letras STOP ou duas aeronaves em sentidos opostos (utilizado nas vias de serviço de viaturas que cruzam com zonas de circulação de aeronaves) perante os dois, sinais verticais ou marcações horizontais, é expressamente obrigatório PARAR (IMOBILIZAR) a viatura.



**PARAGEM OBRIGATÓRIA**

Circulação de viaturas

Circulação de aeronaves e viaturas



## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

### B3\_Cruzamentos de Caminhos de Circulação de Aeronaves

Quando se cruza um Caminho de Circulação de Aeronaves (Taxiway), através das vias de serviço de viaturas desenhadas para essa finalidade, estamos a entrar e circular na área de manobra nesse percurso.

De forma a garantir a segurança operacional, todas as vias que cruzam com TWYs, são controladas por CCTV e devem ser sempre rigorosamente cumpridos os seguintes procedimentos (TOLERÂNCIA ZERO):

#### B.3.1.

**As viaturas têm de parar SEMPRE (imobilizar-se) no local assinalado com sinal STOP, antes de entrar na área do TWY, mesmo que as luzes dos semáforos (quando existentes) estejam amarelas intermitentes, os condutores são obrigados a PARAR e CONFIRMAR que não há nenhuma aeronave a circular, a ser rebocada ou a fazer *pushback* de um stand adjacente.**



#### B.3.2.

As viaturas têm de manter posição, enquanto as luzes de cruzamento (onde existam) estiverem vermelhas.

#### B.3.3.

Os condutores têm de garantir, ANTES de entrar na via de serviço e ao longo do percurso, que não há viaturas em marcha de urgência a circular nesses TWY's. Caso haja, os condutores devem ceder SEMPRE a prioridade de passagem àquelas viaturas.

#### B.3.4.

Os condutores não devem cruzar atrás de aeronaves em manobra. Para garantir que não são afetados por efeito de sopro devem deixar uma distância de segurança de 200 metros.

#### B.3.5.

Quando não estão reunidas todas as condições de segurança (entenda-se; ausência de qualquer tráfego em rolagem no TWY e a menos de 200 metros), as viaturas têm de aguardar PARADAS ANTES da marca STOP.

#### B.3.6.

A velocidade a manter no percurso de cruzamento de TWY's é entre os 20 Km/h e os 30 Km/h.

A circulação nestas vias de serviço está limitada (depende de autorização e obriga a escolta por *Follow Me*), para todos os equipamentos GSE que por razões de desenho não consigam cumprir os requisitos de segurança de velocidade mínima circulação (tempo de cruzamento) como por exemplo, Loader's e Tratores com paletes de carga pesada a reboque;

**B.3.7.**

Não são permitidas ultrapassagens a outras viaturas ou equipamentos no percurso de cruzamento.

**B.3.8.**

Não é permitida circulação em "comboio". Os veículos têm de manter uma distância mínima de aproximadamente 15 metros de separação entre eles (equivalente ao comprimento de dois autocarros).

**B.3.9.**

No caso de haver algum FOD e/ou carga que caia na via de serviço, o condutor deverá de imediato parar no local e assinalar presença de obstáculo (caso não seja possível a sua recolha imediata, por ex. ULD), deve ligar de imediato a luz rotativa ou relampejante de cor amarela/laranja (seja em período diurno/noturno/LVP – nas vias de serviço aplicáveis) e:

1. alertar para a situação o *Follow Me*/Operações Aeroportuárias do AHD (RIA 21686 / Externo 218 413 824).
2. solicitar ajuda para remover o obstáculo

**B.3.10.**

No Aeroporto Humberto Delgado, existem cinco vias de serviço que cruzam com caminhos de circulação de aeronaves ativos, a saber;

- **Via de serviço que cruza o TWY L "LIMA" ligando as plataformas 41 e 42 à plataforma 40 e 30;**
- **2 vias de serviço que cruzam o TWY W "WHISKY" e o TWY C "CHARLIE" e liga as plataformas 70, 80 ao restante sistema;**
- **Via de serviço que cruza o TWY "ALPHA 3" e TWY "QUEBEC 2" que liga a plataforma 12 à plataforma 60 através do TWY "TANGO 2";**
- **Via de serviço que cruza o TWY G "GOLF" e "FOXTROT" e liga a plataforma 60 à plataforma MPA "polivalente".**

**B.3.10.1**

- **Via de serviço que cruza o TWY L "LIMA" ligando as Plataformas 41 e 42 à Plataforma 40 e 30.**

A ligação das plataformas 41 e 42 às plataformas 30 e 40 faz-se pela via que cruza o TWY "LIMA".

Esta via possui marcações horizontais assinalando a zona de paragem de viaturas com pintura de sinal 'STOP'



B.3.10.2

- Vias de serviço que cruzam o TWY W "WHISKY" e o TWY C "CHARLIE" e liga as Plataformas 70, 80 ao restante Sistema;

O acesso à plataforma 70, 80 e plataforma do Aeródromo de Trânsito Nr1, designada por "Militar" é feito pela via de ligação desde a plataforma 14 (junto ao stand 147), cruzando o TWY "W1" e terminando na zona atrás dos edifícios técnicos anexos à plataforma 70.



O controlo das passagens de viaturas em operações com visibilidade normal e em LVP é feito através de semáforos (elevados e/ou embutidos) que estão instalados na via de circulação, e que operam do seguinte modo:

Luzes do Taxiway W1	Desligadas	Ligadas
Operação	Sinalização Luminosa / Semáforo	
NVO	Desligado	
LVP		

**LUZES AMARELO INTERMITENTE**

Pare no STOP, a passagem é permitida após verificar que existem condições de segurança para cruzar o caminho das aeronaves (não há aeronaves, reboques ou viaturas FME ou dos Bombeiros em aproximação, não há aeronaves em manobras de "Pushback" a menos de 200 metros da via).

**LUZES EM VERMELHO FIXO**

Pare no STOP e aguarde. Passagem absolutamente proibida em qualquer circunstância, mesmo na ausência de quaisquer aeronaves nas proximidades.

NOTA: Em caso de espera prolongada contacte o APOC (21686).

B.3.10.3

- Via de serviço que cruza o TWY “ALPHA 3” e TWY “QUEBEC 2” que liga a plataforma 12 à plataforma 60 através do TWY “TANGO 2”.

Esta via encerra sempre que o AHD estiver em LVP (Procedimentos de Baixa Visibilidade).

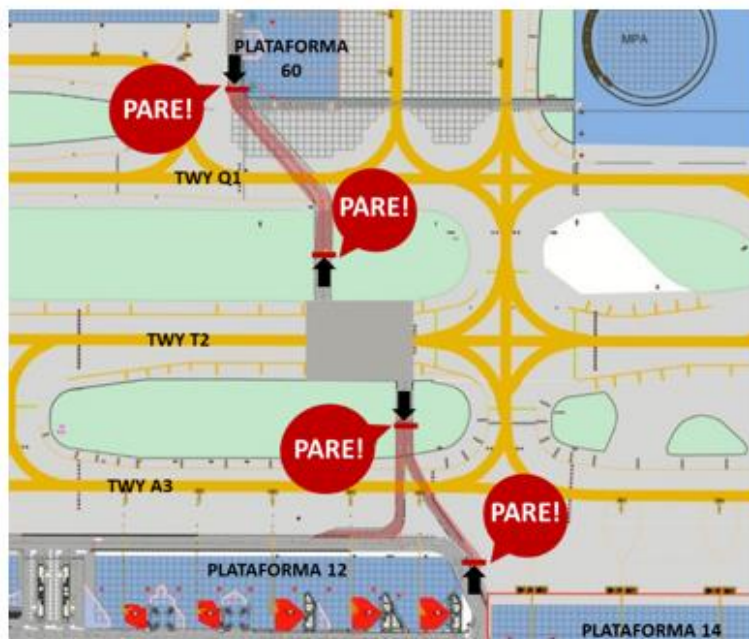
Esta é uma via de contingência que funciona nos dois sentidos de trânsito (nascente poente e vice-versa) disponível pontualmente, mediante necessidades operacionais e não como uma “alternativa” à ligação entre as plataformas no lado nascente com as plataformas do lado poente.



Não podem circular nesta via:  
 As viaturas que circulem a velocidade inferiores a 20KM/H;  
 Viaturas de transporte de matérias perigosas incluindo combustível.

Nota:  
 Os veículos acima referidos que, por expressa necessidade, necessitem cruzar esta via devem contactar as Operações Aeroportuárias (RIA 21686) e coordenar a sua movimentação.

É proibido parar a viatura no percurso de cruzamento dos TWY’s A3 e Q2.



Esta via de circulação exige a máxima atenção dos condutores para garantir que não entram na área dos TWY's se estes tiverem tráfego de aeronaves ou de viaturas prioritárias.

As viaturas que circulam no sentido Q2-A3 quando entram na via de serviço poente da plataforma 12 (cauda das aeronaves) devem obrigatoriamente circular para sul.

**Não é permitida a inversão de marcha na via de serviço a poente da plataforma 12** (cauda das aeronaves).



O cruzamento desta via não pode ser efetuado se houver um *pushback* dos stands 124/125/126 com a aeronave aprovada a Sul, ou do stand 141 quando a aeronave fica aprovada a Norte (Perigo de Sopro!).

O trânsito de viaturas nestes cruzamentos dos TWYs é auxiliado por um sistema luminoso, semáforos embutidos no pavimento operando H24 via ADS-B em função da distância a que o objeto seguido por ADS-B (as aeronaves) se encontra do semáforo.

Durante a manobra de *pushback* as aeronaves não estão imediatamente visíveis no sistema, como tal, a sinalização luminosa não é imediatamente ativada.

Os semáforos embutidos no pavimento nas zonas de paragem (stop), funcionam do seguinte modo:

#### LUZES AMARELO INTERMITENTE



Passagem permitida após verificar que existem condições de segurança para cruzar o caminho das aeronaves (não há aeronaves, reboques ou viaturas FME ou Bombeiros em aproximação nem aeronaves a efetuar manobras de “*Pushback*” a menos de 200 metros do caminho).

Os semáforos não dispensam a OBRIGAÇÃO de PARAR no STOP e CONFIRMAR visualmente que não há tráfego prioritário em aproximação. É responsabilidade dos condutores que pretendem usar aquela via, garantir que têm reunidas as condições de segurança para fazer a travessia da via de serviço A3, T2 e Q2.

#### LUZES EM VERMELHO FIXO



Se existir um objeto monitorizado por ADS-B a menos de 200 metros de distância do semáforo ele fica vermelho. Pare no STOP e aguarde. Passagem absolutamente proibida em qualquer circunstância, mesmo na ausência de quaisquer aeronaves nas proximidades.

Esta configuração também é aplicada quando a via de serviço A3-T2-Q2 é fechada.

#### LUZES ALTERNADAS AMARELO E VERMELHO



AVARIA no Sistema de Sinalização Luminosa. PARE no STOP e CONFIRME visualmente que não há tráfego prioritário em aproximação. É responsabilidade dos condutores que pretendem usar aquela via garantir que têm reunidas as condições de segurança para fazer a travessia da via de serviço A3, T2 e Q2.

Quando esta via é encerrada, são colocadas barreiras físicas nos acessos aos taxiways. É proibido contornar as barreiras! Essa proibição é extensível a todos os condutores sem exceção.

#### B.3.10.4

- **Via de serviço que cruza o TWY "GOLF" e "FOXTROT" e liga a plataforma 60 à plataforma MPA "polivalente"**

Esta via de circulação liga a plataforma 60 à plataforma polivalente, esta plataforma destina-se à realização de testes de motores em regime de alta potência ("run-up"), pelo que a circulação de viaturas de e para esta zona deve ser acompanhada pelo *Follow me* (Operações Aeroportuárias).



Na necessidade de se aceder a esta plataforma, devem ser contactadas as OA pelos telefones internos (RIA 21686).

Esta via possui marcações horizontais assinalando a zona de paragem de viaturas com pintura de sinal 'STOP'.

#### VIATURAS AUTORIZADAS A CIRCULAR NOS TAXIWAYS:

A circulação em TWYs, de viaturas Aeroportuárias (*viaturas de SSLCI, Follow Me, Manutenção ANA e outras autorizadas*) obedece às seguintes normas:

##### B.3.11.

As viaturas que circulam livremente em TWYs, têm de fazer o cruzamento da via de serviço, circulando sobre a linha central desse TWY tal como as aeronaves. As únicas exceções são as ações de limpeza, a recolha de FOD's no pavimento, inspeções específicas a pavimento ou intervenções em infraestruturas.

##### B.3.12.

**A velocidade de circulação na área de manobra tem o limite máximo de 60Km/h** (não se aplica em situações de emergência), devendo ser mais reduzida em casos em que a visibilidade ou condições do piso assim o recomendem. Na zona de aproximação a qualquer via de serviço em TWYs, cerca de 100 metros antes, a velocidade deverá ser de aproximadamente 30 Km/h.

##### B.3.13.

Todas as viaturas que circulam livremente nos TWYs, têm de manter:

- as luzes amarela/laranja relampejantes sempre ligadas (assinalam obstáculo na área de manobra) e

- as luzes de faróis nos médios (em situação de operação normal);  
Em caso de marcha de urgência, devem também, manter os quatro piscas ligados ou as luzes azuis rotativas .

#### B.3.14.

O acesso a áreas de estacionamento de contingência às quais não seja possível aceder pelas vias de serviço, exige a presença e guiamento de Follow Me. Sempre que houver necessidade de acesso de viaturas a uma aeronave parqueada nas mesmas, os operadores/handlers deverão contactar as OA utilizando um dos seguintes contactos, APOC (21686) ou SUPSOA (21431).

#### B.3.15

A circulação na área de manobra, leia-se, taxiways e pistas, não é permitida. Excetuam-se as viaturas devidamente autorizadas pela Torre de Lisboa, com condutores devidamente credenciados e com contacto rádio permanente com a Torre de Lisboa.



NOTA: Viaturas e condutores que não cumpram estes requisitos devem solicitar escolta à OA (RIA 21431/21686).

## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

### B4\_Normas para paragem e estacionamento de viaturas

#### B.4.1.

É proibido deixar veículos ou equipamentos parados com motores em funcionamento, a menos que o operador (motorista) permaneça no lugar de condução, o tempo de estacionamento seja mínimo ou o uso do veículo ou equipamento assim o exige. Nesses casos é obrigatória a supervisão constante pelo motorista e a viatura tem de permanecer travada com o travão de mão. Esta proibição também se estende aos veículos dentro dos Terminais de Bagagem.



#### B.4.2.

Sempre que o condutor não está no posto de condução, esse veículo deve ter o travão manual acionado. O mesmo princípio aplica-se ao material rebocável que deve ficar com o travão acionado sempre que não está engatado a uma viatura.

#### B.4.3.

Os veículos só podem estacionar nas ESAs (áreas de posicionamento de equipamento) ou na ASA (área de segurança da aeronave) durante a assistência à aeronave e com a atenção às distâncias de segurança.

Em nenhuma circunstância, o estacionamento e a circulação de outros utentes pode ser impedida, ou ser obstruída a saída do equipamento de abastecimento da zona de operação (sem recurso à manobra de marcha atrás).

#### B.4.4.

Fora das bolsas de material (ESA), nenhum veículo será posicionado a menos de 2m da aeronave (a menos que seja necessário haver contato com esta).

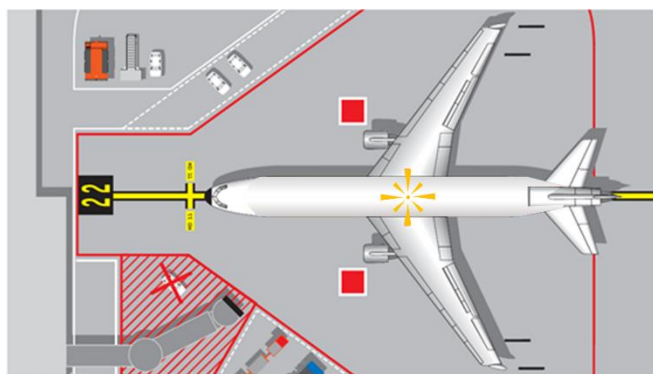
#### B.4.5.

Todos os veículos e equipamentos utilizados para assistência, em qualquer das suas fases, devem ser removidos e colocados nas zonas configuradas para esse efeito (EPA), logo que deixam de ser necessários.

#### B.4.6.

**É absolutamente proibido circular, parar ou estacionar viaturas ou equipamentos, nas áreas assinaladas no pavimento com riscas vermelhas diagonais, bem como por cima dos bocais de abastecimento (PIT) de combustível.**



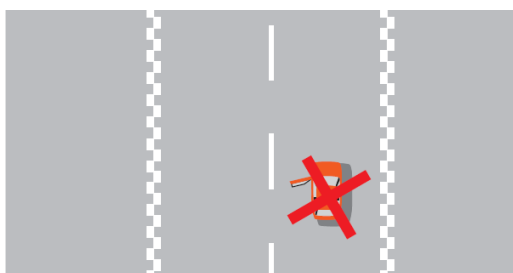


**B.4.7**

A paragem de viaturas junto às portas de embarque/desembarque e escadas de alvenaria de acesso às pontes telescópicas apenas é permitida para receber ou deixar passageiros e tripulantes;

**B.4.8.**

**É proibido parar ou posicionar equipamentos ou veículos nas vias de serviço, nas vias que cruzam com zonas de passagem de aeronaves, bem como nos cruzamentos, ou zonas zebradas das vias de serviço.**



**B.4.9.**

É proibido limpar, lavar e fazer a manutenção aos equipamentos GSE nas plataformas. A lavagem ou aplicação de “de-icing” sobre aeronaves estacionadas nas plataformas, tem de ser previamente autorizada pelo Aeroporto.

## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

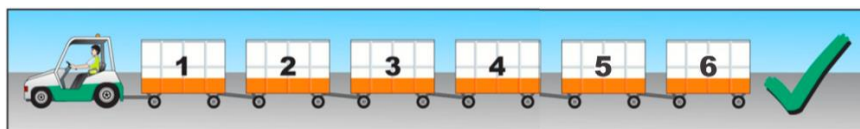
### B5\_Normas específicas para veículos de serviço

#### B.5.1.

Os veículos com reboques não podem exceder a sua capacidade de carga a reboque. Considera-se “Peso Máximo Rebocável” o que constar no livrete ou na documentação técnica de homologação da viatura ou do equipamento (Tratores *Pushback*).

O número máximo de atrelados rebocáveis é o seguinte:

- Dollies com ULD / carrinhos de bagagens - conjunto máximo admissível de seis unidades



- Reboque de paletes com carga – admite-se um conjunto de quatro paletes, os operadores têm de ter cuidados acrescidos no transporte de carga pesada reduzindo a velocidade nos pontos mais críticos: rotundas e vias com curvas e ou declives mais acentuados.



- Para composições mistas o número máximo de unidades rebocáveis permitido é 4.



Todos os objetos transportados têm de estar devidamente acondicionados e seguros por pessoal especializado que se certificará que não caem da viatura ou dos atrelados durante o transporte com o risco de afetar a segurança operacional.

O condutor deve prestar especial atenção a possíveis quedas, ficando obrigado à recolha imediata se identificar ou for avisado por outrem da queda de objetos.

O motorista é obrigado a realocar a carga se for avisado de potencial perigo de queda do mesmo.

**B.5.2.**

O condutor tem de se certificar que os travões de segurança da carga nos trailers, dollies ou similares, estão corretamente posicionadas e que o mecanismo de rotação da plataforma está bloqueado.

**B.5.3.**

Os sacos de lixo e restantes desperdícios devem ser transportados em veículos apropriados devidamente fechados para que impeçam a queda dos mesmos durante o seu transporte.

**B.5.4.**

**O manuseio dos sacos de lixo e restantes desperdícios deve ser feito com a devida cautela para evitar que os mesmos se transformem em FOD.**

**B.5.5.**

**O material usado para proteção da bagagem deve estar devidamente fixo na estrutura do carro de bagagens de forma a evitar a sua queda ou o arrastamento pelo vento nas plataformas.**



**O uso de plástico solto ou “celofane” a tapar as bagagens apenas é permitido se o condutor garantir que o material de proteção não se solta e que o recolhe de imediato caso aconteça.**

**O Operador tem que garantir que não existem situações de abandono de equipamento com material de proteção.**

**B.5.6.**

É obrigatório que as manobras de veículos com pouca visibilidade sejam executadas com o auxílio de outro funcionário que verificará eventuais obstáculos e auxiliará na orientação da manobra, exceto se o veículo estiver equipado com câmara auxiliar de manobra.

**B.5.7.**

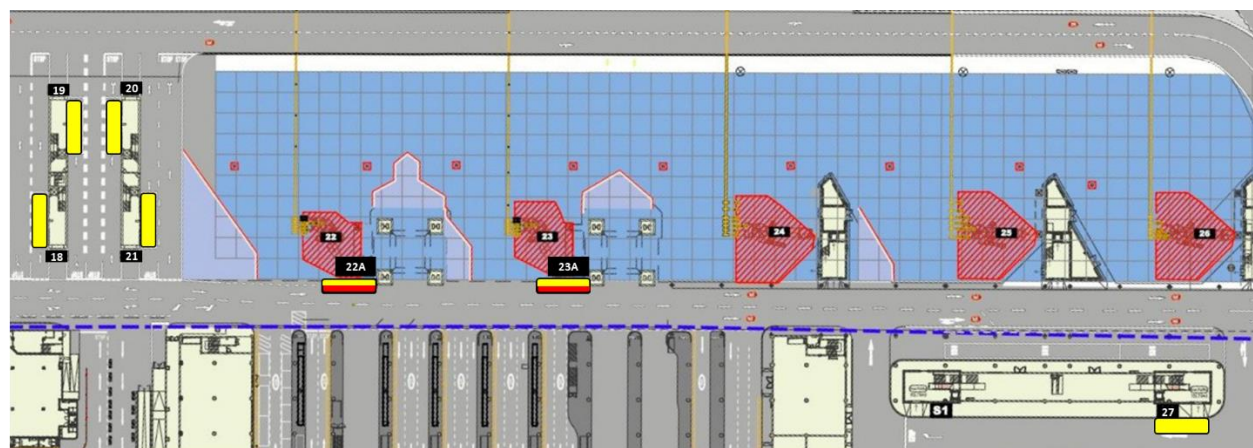
Veículos fechados (com cabine), de catering, escadas de passageiros e outros equipamentos de serviços que geralmente se movimentam/afastam da aeronave em marcha atrás, devem ter um dispositivo auditivo de apoio.

**B.5.8.****Autocarros de passageiros vs portas de embarque**

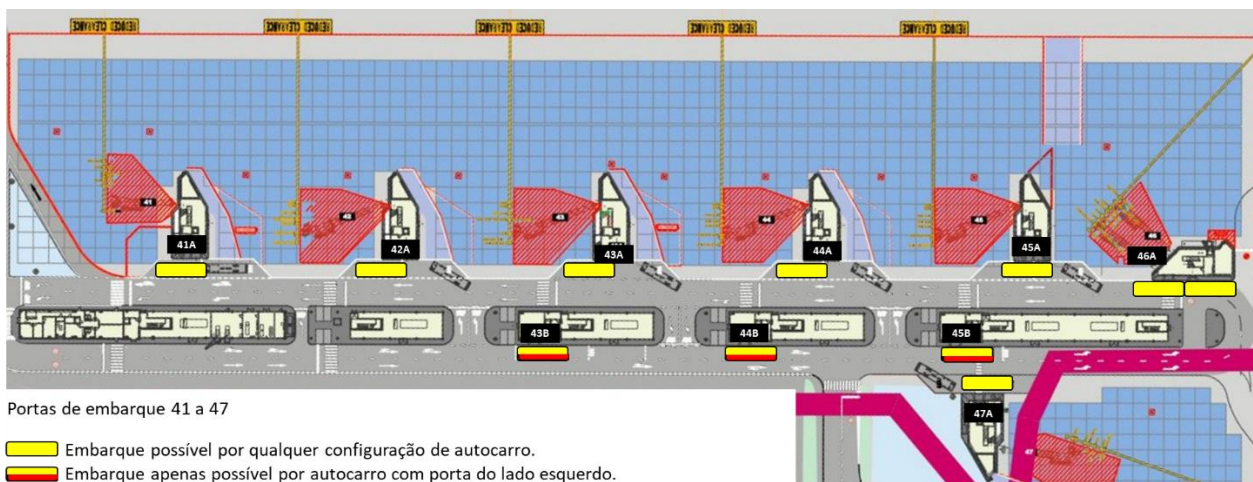
Os embarques de passageiros devem ser efetuados de modo que a porta do autocarro fique do lado da respetiva porta de embarque, atenção aos embarques nas portas 15A, 16A, 22A, 23A, 43B, 44B e 45B permitidos apenas aos autocarros com porta do lado esquerdo da viatura.



Portas de embarque 07 a 17



Portas de embarque 18 a 27



Portas de embarque 41 a 47

### Autocarros de passageiros vs. portas de desembarque

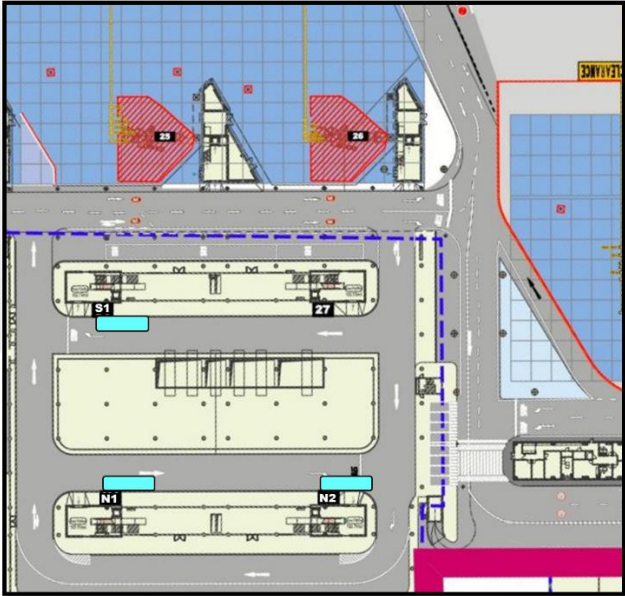
Os desembarques dos passageiros nas respetivas portas só são permitidos pela porta do lado direito do autocarro exceto na porta 08A que, quando necessário desembarque por autocarro, tem de ser efetuado pela porta do lado esquerdo.

Viaturas que transportem até 10 PAX podem, excecionalmente, embarcar pelo lado direito, desde que asseguradas as condições de segurança pelo motorista ou acompanhante.



Porta desembarque D (Delta)

Desembarque por autocarro



Portas desembarque N e S

## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

### B6\_Normas de circulação nas áreas de processamento de bagagem

#### B.6.1

Aos terminais só é permitida entrada a viaturas que ali exerçam atividades e/ou por manifesta necessidade de serviço tenham de ali aceder forçosamente.

Por razões de saúde e segurança no trabalho é proibida a utilização de veículos que emitam gases poluentes.

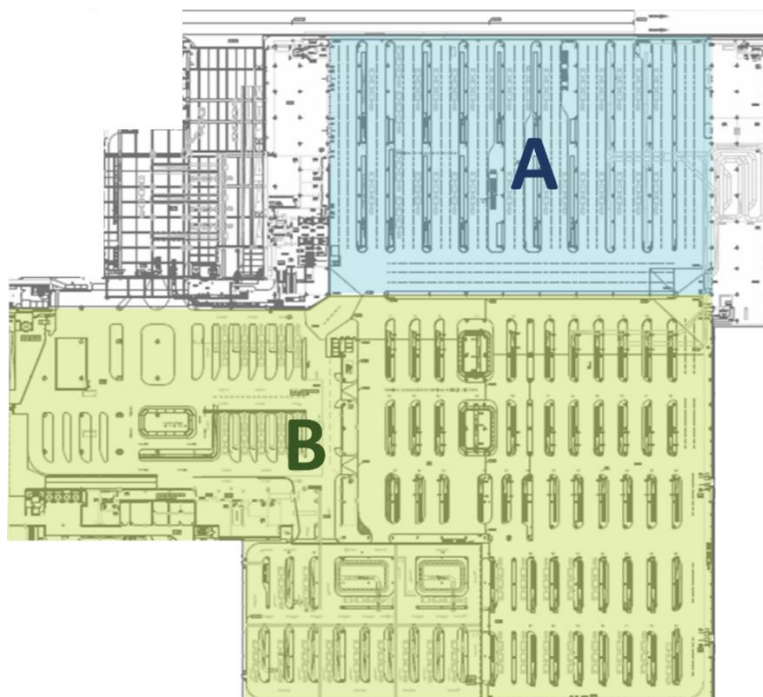
Transitoriamente a DAHD poderá aprovar exceções sempre com o intuito de evoluir para a eliminação deste risco.



No Terminal de Bagagem do Terminal 1 considera-se 2 zonas de circulação:

Na Zona A, pela proximidade ao exterior, autoriza-se a circulação de todos os veículos que aí exerçam atividade.

Na Zona B, só podem circular viaturas que não emitam gases poluentes, nesta zona apenas os casos exceção aprovados pelo DAHD podem aceder e circular.



Área Terminal Bagagens Terminal 1

Nos Terminais de Bagagem do Areeiro e do Terminal 2 não é permitido o acesso e circulação de viaturas que emitam gases poluentes.

**B.6.2.**

Toda a circulação deverá obedecer à sinalização horizontal e vertical existente dentro do terminal de bagagens, nomeadamente, as marcações do sentido de tráfego.

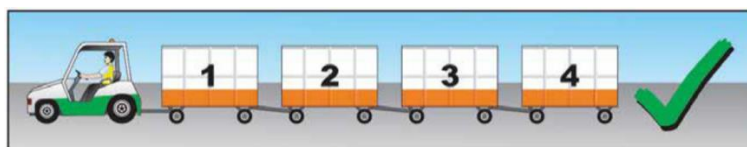
A velocidade máxima permitida a viaturas e equipamentos dentro dos terminais é de 10km/h.

**B.6.3.**

A altura máxima permitida dos veículos é de 2,40m. Veículos com altura superior vão colidir com as infraestruturas, e será responsabilizado o operador do equipamento / viatura e respetiva entidade responsável pelos danos.

**B.6.4.**

Dentro dos terminais de bagagem só podem ser transportadas a reboque quatro unidades (sejam carros de bagagem e/ou *dollies* com ULD's).

**B.6.5.**

Os equipamentos (*dollies/trollies*/carros de bagagem) apenas podem permanecer dentro dos terminais de bagagem do Aeroporto, para carga e descarga de bagagem.

Não é permitido estacionar viaturas, equipamentos ou carros de bagagem/*dollies* em locais que não estejam devidamente assinalados para o efeito.

A paragem de equipamentos e/ou viaturas deve ter em conta a operação e o condutor deve assegurar-se que tal não interfere com a normal e ideal fluidez da operação.

**B.6.6.**

Dentro dos terminais existem locais próprios, que estão assinalados, para carga de viaturas elétricas.



### B.6.7.

Devido à brusca passagem de zonas com iluminação artificial para zonas de iluminação natural (e vice-versa) os condutores devem ter especial atenção à necessidade de adaptação da vista e incapacidade momentânea da visão, provocada pelas diferenças de luminosidade. Devem reduzir mais a sua velocidade, para poder ganhar mais tempo de reação perante situações de perigo que poderão resultar em acidentes.

### B.6.8. (4 dias)

A circulação dentro do terminal de bagagens do Terminal 2 efetua-se de forma circular, a entrada é feita através do acesso a poente e a saída pelo acesso do lado nascente.

É imperativo que a circulação de viaturas neste local se proceda de uma forma regular e ordenada.

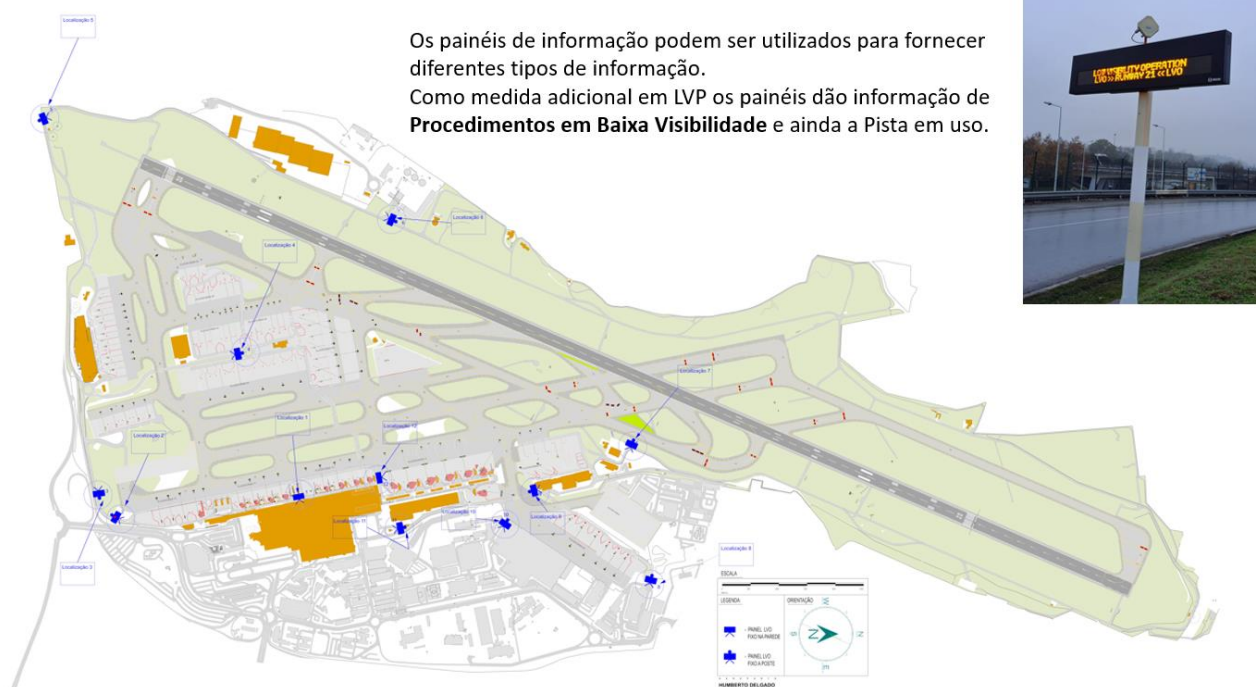


## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

### B7\_Procedimentos em baixa visibilidade e condições meteorológicas adversas

Os **Procedimentos de Baixa Visibilidade (LVP-Low Visibility Procedures)** são implementados pela TWRLIS e AHD, sempre que as condições meteorológicas prevaletentes ou previsíveis de visibilidade reduzida (habitualmente por nevoeiro) obriguem que a gestão do movimento de aeronaves seja severamente restringida.

Quando instituídos, a gestão do tráfego de aeronaves e veículos obedece a algumas normas particulares.



Localização painéis de Informação

Os painéis de informação podem ser utilizados para fornecer diferentes tipos de informação. Como medida adicional em LVP os painéis dão informação de **Procedimentos em Baixa Visibilidade** e ainda a Pista em uso.



#### B.7.1.

**As viaturas devem ligar luzes de presença, faróis médios e o rotativo amarelo/laranja relampejante.**

**Não é permitido o uso de faróis em máximos.**



#### B.7.2.

É obrigatório manter a separação mínima de 10 metros entre viaturas no mesmo sentido, exceto nas vias de serviço que cruzam *taxiways* onde a distância é 15m.

**B.7.3.**

Em condições de visibilidade reduzida deve ser redobrada a atenção, reforçando-se a necessidade do impedimento de execução de qualquer atividade extra à condução.

**B.7.4.**

**Em caso de imobilização da viatura, equipamento, queda de ULD ou de carga nos caminhos de circulação de aeronaves, devem ser avisadas de imediato as Operações Aeroportuárias. Não deve abandonar a viatura ou equipamento.**

**B.7.5.**

**Nas plataformas 10, 11 e 12 é proibido circular no sentido Sul/Norte na via do lado poente que, em LVP, passa a ter um sentido único no trânsito (ver imagem).**

**B.7.6.**

Antes de iniciados os LVP (*Low Visibility Procedures*), a via de serviço que cruza TWY A3 - TWY T2 - TWY Q2 é encerrada com a sinalização luminosa Vermelho Fixo e barreiras adicionais, colocadas em todas as entradas da via de serviço, e o TWY T reaberto ao tráfego (circuito LVP).

**B.7.7.**

Quando o aeroporto está a operar em condições de LVP (Baixa Visibilidade), os veículos abaixo indicados podem, caso necessário e de acordo com as instruções do serviço de Controlo de Tráfego Aéreo, circular nas zonas de operação fora das vias de circulação específicas para viaturas:

1. Viatura do Supervisor de Aeroporto;
2. Viaturas das Operações Aeroportuárias;
3. Viatura do Gabinete de Segurança;
4. Viaturas do Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios;
5. Viaturas dos Serviços de Manutenção da ANA;

Sob escolta de viatura de 1 a 3:

- Viaturas de manutenção;

- Viaturas Policiais;
- Tratores para reboques s/ comunicações diretas com a Torre.

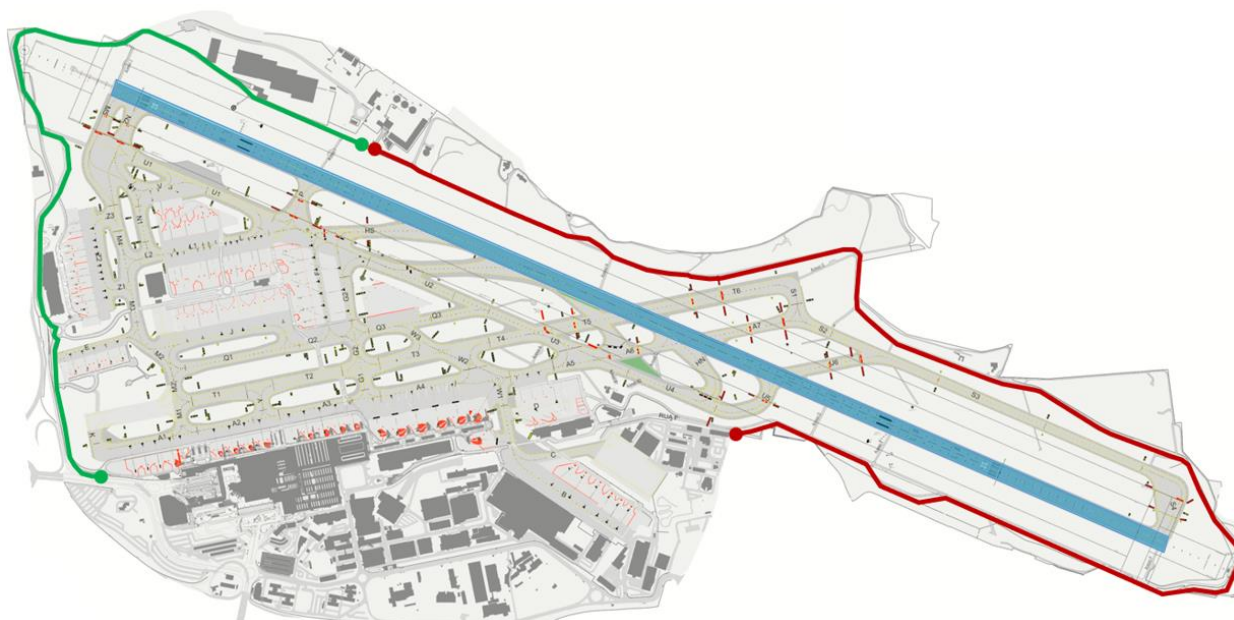
#### B.7.8.

É interdita a circulação de quaisquer veículos no caminho periférico quando são implementados Procedimentos de Baixa Visibilidade (LVP). A área interdita é sinalizada com a colocação de correntes.

A PSP mantém permissão de circulação nessa área, no âmbito das fiscalizações de security, limitando a sua circulação no caminho pavimentado e após coordenação com o AHDSA.



Situações de exceção serão analisadas pelo Supervisor de Aeroporto, consideradas apenas viaturas com comunicações bilaterais com a Torre de Controlo e identificadas no A-SMGCS (transponder), e após autorização desta ou mediante escolta.



A imagem acima, mostra a vermelho a zona do caminho periférico, interdita à circulação de todas as viaturas.

#### B.7.9.

Pessoal, veículos e equipamentos envolvidos em obras têm de abandonar a área de movimento do aeródromo, antes de se iniciar a operação LVP.

Quando não é possível retirar o equipamento para o exterior do aeródromo, deve garantir-se que este fica imobilizado suficientemente afastado das áreas operacionais e sem interferir com as mesmas.

**B.7.10.**

O Aeroporto de Humberto Delgado dissemina informações relevantes de condições meteorológicas adversas através da aplicação, “*Airport Smart Safety*”, aos operadores e agentes de assistência em escala.

Quando é emitido um alerta meteo pelo IPMA ou em situação de implementação de procedimentos de baixa visibilidade, é emitida mensagem pelo AHDSA a todos os operadores através da app “*Airport Smart Safety*”, e disponibilizada em tempo real em todos os ecrãs localizados nos pontos de entrada no lado ar.

**B.7.11.****Alerta de Ventos Fortes**

Situações em que se verificam ventos fortes, podem causar perturbações significativas nas operações do aeroporto.

Este alerta é emitido quando há previsão de ventos fortes (intensidade média igual ou superior ou rajada igual ou superior a 25 nós (46 km/h)).

Os principais perigos identificados com ventos fortes são:

- a ingestão de FOD pelos motores de aeronaves,
- danos nas infraestruturas,
- arrastamento de material aeroportuário e de assistência em escala (*ULD's, dollies, paletes, etc.*) e
- lesões corporais ao pessoal.

De entre as medidas que são recomendadas reforçar por todos os elementos que circulam nas plataformas e aos condutores durante alerta de ventos fortes, destacam-se as seguintes:

- Proteger e amarrar carga solta e contentores de bagagem;
- Colocar calços adicionais nas aeronaves estacionadas;
- Colocar o travão de mão sempre na posição máxima nas viaturas;
- Garantir que a utilização dos veículos de catering e outros de elevação em tesoura é feita em condições de segurança;
- O lixo das aeronaves deve ser sempre removido diretamente para o interior das viaturas de limpeza;
- Reportar de imediato quaisquer objetos arrastados pelo vento;
- Remover os cones que sinalizam as aeronaves.

**B.7.12.****Trovoadas / Tempestades Elétricas**

Durante a ocorrência de trovoada com potencial descarga de relâmpagos no local ou quando o tempo estiver anormalmente quente e seco, devem ser observadas as seguintes indicações:

- a) Não deverá ser iniciada qualquer operação de abastecimento;
- b) se a operação de abastecimento estiver a decorrer, deverá ser interrompida;
- c) não deverão existir comunicações (com fio) entre o oficial de tráfego e o cockpit.

São também recomendadas algumas medidas de precaução, por exemplo:

- Os trabalhos não essenciais que decorram em áreas abertas, assim como aqueles que impliquem o manuseamento de peças metálicas devem ser suspensos.
- Os trabalhos de construção devem ser suspensos, especialmente se decorrerem em plataformas elevatórias.
- O carregamento e descarregamento da aeronave devem ser suspensos.

#### B.7.13.

##### **Chuva Intensa**

As fortes tempestades de chuva (ou a chuva torrencial), por vezes têm uma duração rápida ou podem estender-se por um longo período de tempo. Os perigos que daí resultam incluem a formação nas plataformas de poças e alagamentos com água parada, a diminuição do atrito nas vias de circulação de viaturas, problemas de escoamento da água, inundações, problemas de drenagem, terra e outros materiais arrastados para as áreas de operação e eventuais buracos, caixas de escoamento de águas, caixas técnicas e sargetas tapadas por águas da chuva não sendo visível se têm as tampas colocadas ou não e ainda a redução da visibilidade por embaciamento dos vidros das viaturas.

**Os condutores devem por isso redobrar os cuidados adaptando a sua condução às situações atmosféricas, circulando a menor velocidade e de forma ainda mais defensiva.**

## B\_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

### B8\_Normas para reporte de ocorrências

#### B.8.1.

O “*Sistema de Gestão da Segurança Operacional*” (SGSO) do Aeroporto Humberto Delgado tem o objetivo de melhorar em contínuo a segurança operacional, criando defesas que evitem que as situações de perigo resultem em acidentes. Para isso, o SGSO, tem de receber da linha da frente informações sobre os perigos relacionados com: pessoas, condições ambientais, procedimentos, equipamentos e missão (tarefas).

De acordo com o REG 376/2014 da Comissão é obrigatório o reporte de todas as ocorrências abaixo, conforme listado no [Regulamento \(EU\) 2015/1018](#), sempre que o condutor da viatura ou equipamento seja parte envolvida nessa situação:

- Colisão ou quase colisão, entre uma aeronave e um obstáculo.
- Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação de aeronaves por uma viatura.
- Objetos estranhos, (p. ex. malas caídas) que possam colocar ou ter colocado em perigo a aeronave.
- Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de recuo com reboque.
- Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de rolagem.
- Passageiros / pessoas não autorizadas, sem supervisão, na plataforma de estacionamento.
- Efeito de sopro dos reatores, ou de sopro da hélice numa viatura com potencial de danos
- Danos em viaturas ou lesões em pessoal devido a efeito de sopro de reatores ou hélice.
- Derramamentos significativos durante o abastecimento (3 metros lineares ou 5m<sup>2</sup>).
- Contaminação da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.
- Retirada de equipamento de embarque que coloque em perigo ocupantes da aeronave.
- Movimentação de mercadorias perigosas, que possa ter colocado em perigo a segurança.
- Avaria, ou defeito de equipamentos de assistência, que resulte em danos na aeronave.
- Danos causados na aeronave por equipamentos ou veículos de assistência em escala.
- Ocorrência onde o desempenho humano tenha contribuído para acidente ou incidente grave
- Interferência com a aeronave de armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, papagaios voadores, iluminações laser, lasers de alta potência, sistemas de aeronaves pilotadas à distância, aeromodelos ou meios semelhantes.



O reporte é voluntário se o condutor da viatura / equipamento não é interveniente na ocorrência.

Para efetuar reportes de segurança operacional SAFETY, que NÃO os indicados nos pontos B.8.2 a B.8.5 abaixo e seguintes, deve utilizar o e-mail: [AHDGSA-safety@ana.pt](mailto:AHDGSA-safety@ana.pt) ou <https://forms.office.com/e/m1wtZ7vNXQ>

Existem ainda ocorrências que embora possam, ou não, ser enquadradas no âmbito do REG 376/2014, implicam afetações nas infraestruturas e / ou redução da operacionalidade do Aeroporto, para estas ocorrências mais usuais nas plataformas do AHD seguem-se os procedimentos a adotar pelos trabalhadores e ou condutores. Podendo o mesmo, ser efetuado com recurso aos telefones RIA (rede interna do Aeroporto) existentes em todas as plataformas do AHD.

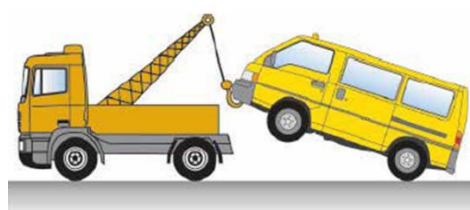
### B.8.2

#### Veículo Avariado na Via ou Stand

O Operador do veículo deverá:



- 1 Informar o Centro de Coordenação Operacional do Aeródromo (RIA 21686) ou Supervisor Operacional da ANA (RIA 21431).
- 2 Afastar (se possível) a viatura para zona onde não cause perturbação à operação do aeroporto.
- 3 Ligar (se possível) as luzes de perigo (amarelo/laranja) e colocar (se exequível) onde mais adequado o triângulo de sinalização de avaria para avisar os outros condutores.
- 4 **Permanecer junto da viatura até à sua remoção da área operacional.**
- 5 Garantir que a viatura é removida rapidamente para fora da área de movimento do aeroporto.



É proibido utilizar as bolsas de material ou outras áreas destinadas à operação do aeroporto, para estacionar equipamentos avariados, excetuam-se as situações que ocorrem no âmbito do indicado anteriormente no ponto 2, apenas por muito curto período de tempo.

B.8.3.

**Acidentes com Veículos**



Informar o Centro de Coordenação Operacional do Aeródromo (RIA 21686) ou Supervisor Operacional da ANA (RIA 21431).

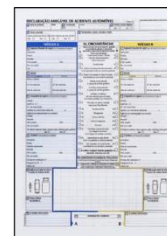
As viaturas e equipamentos só podem ser movimentadas com autorização das Operações Aeroportuárias e/ou das entidades policiais. Exceto:

- nos casos em que é necessário retirar ou prestar assistência a feridos encarcerados, ou animais;
- caso de perigo iminente de incêndio
- agravamento da condição do acidente ou
- para desobstrução da circulação de aeronaves.



**Os condutores e todo o pessoal que estiver envolvido no acidente tem de permanecer no local até à chegada das autoridades (Pólicia e/ou Operações Aeroportuárias) e só abandonam o local após a autorização destas entidades.**

Os operadores devem sempre preencher a declaração amigável e facultar uma cópia desse documento ao OPA no local ou enviar ao Gabinete de Segurança do Aeroporto (Área Safety).



B.8.4.

**Ocorrências Envolvendo Veículos e Aeronaves**

De acordo com o REG 2015/1018 da Comissão (Regulamento Europeu) é obrigatório o reporte imediato pelo operador da aeronave e pelo condutor da viatura ou do equipamento, de ocorrências envolvendo veículos e aeronaves.

Informar o Centro de Coordenação Operacional do Aeródromo (RIA 21686) ou Supervisor Operacional da ANA (RIA 21431).



Os condutores e todo o pessoal que estiver envolvido no acidente tem de permanecer no local até à chegada das Operações Aeroportuárias e só abandonam o local após a autorização das entidades no local.



#### B.8.5.

##### **Derrames de Combustíveis ou Contaminantes**

Se ocorrer um derrame de combustível, óleo, lubrificantes ou dejetos, deve ser observado o seguinte;

- a) No caso de derrame de combustível deve ser contido através do corte de emergência do PIT (se possível);
- b) Informar as Operações Aeroportuárias (RIA 21686) que dará início às diligências que avaliar necessárias: isolar o local para impedir a circulação de equipamentos e viaturas sobre o derrame e aguardar a chegada do AHDAA e/ou o SSLCI para a limpeza do local.
- c) Se o derrame é de combustível e tem área superior a uma área de 5m<sup>2</sup>, não é permitida a utilização de rádios sem certificação “Classe II ATEX” ou telemóveis a menos de 15 metros daquela zona.
- d) Se o derrame é combustível e está espalhado sob viaturas e equipamentos, estes não devem ser ligados ou manobrados sem autorização do SSLCI do Aeroporto.
- e) Se o derrame ocorre numa área de circulação de pessoas ou veículos, deve garantir-se que os condutores e pedestres são alertados e solicitar ao AHDAA a colocação de absorvente sobre o combustível, óleo ou lubrificante por forma a evitar acidentes.
- f) Deve ser feito reporte ao Supervisor Operacional (OA) indicando causas de origem e responsabilidade do derrame (falha mecânica, erro do operador, acidente, etc.).

#### B.8.6.

Todos os stands que dispõem de PIT's de abastecimento estão equipados com 2 cortes de emergência de combustível (*Emergency fuel shut-off* – EFSO) constituídas por:

- cabo de aço na boca do PIT que, se puxado, interrompe/corta o fluxo de combustível no Stand;
- botão de corte de emergência que interrompe o fluxo de combustível no Aeródromo.

Em caso de incêndio, risco iminente de incêndio ou derrame sob pressão, deve acionar-se o botão de corte de emergência de combustível o mais rapidamente possível.

#### B.8.7.

##### **Acidente com aeronave**

Os Procedimentos de Emergência para acidentes com aeronave estão devidamente especificados no Plano de Emergência do Aeródromo;

Deverão ser adotados os seguintes comportamentos:

- O Staff que não está diretamente envolvido na gestão da emergência não deve aceder à área do acidente;
- As operações de salvamento serão exclusivamente asseguradas pelas entidades designadas para o efeito;
- Não devem ser tomadas medidas ou iniciativas pessoais que ponham em risco a sua segurança e a segurança de terceiros;
- Todos os acessos, saídas de emergência, pontos de encontro de viaturas e respetivas vias de acesso aos mesmos devem ser mantidos livres;
- Deve ter atenção redobrada à circulação de viaturas em marcha de urgência;
- Se as operações do aeródromo não estiverem comprometidas prossiga com as suas normais funções na operação;
- Não deve movimentar ou tocar em nada, relacionado com o acidente para não comprometer as investigações necessárias pelas entidades competentes.

## C\_ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS E RESERVADAS (áreas operacionais)

### C1\_Autorização de acesso

#### C.1.1.

Para aceder à Área de Movimento os trabalhadores têm de ter um Cartão de Identificação Aeroportuária válido emitido pelo Gabinete de Segurança do Aeroporto, de acordo com os requisitos de emissão e utilização estabelecidos no Manual de Emissão de Cartões do Aeroporto Humberto Delgado o qual deve ser ostentado sempre e de forma sempre visível, por cima de qualquer vestimenta e na zona do peito.

#### C.1.2

Para aceder à Área de Movimento todas as viaturas motorizadas ou matriculadas, têm de ter um Livre Trânsito (Dístico de Acesso) válido, emitido pelo Gabinete de Segurança do Aeroporto, de acordo com os requisitos de emissão e utilização estabelecidos no Manual de Emissão de Cartões do Aeroporto Humberto Delgado.

#### C.1.3.

Os procedimentos a seguir para o pedido de autorização de circulação assim como os modelos e tipos de viaturas estão definidos no Manual de Emissão de Cartões do Aeroporto Humberto Delgado.

# C\_ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS E RESERVADAS (áreas operacionais)

## C2\_Condições de acesso

### C.2.1.

O Livre Trânsito tem de ser exibido no para-brisas ou noutro local proeminente (na ausência de cabine no veículo ou equipamento) de forma visível.



Têm também de ter visíveis e conspícuos (em ambos os lados da viatura ou equipamento), os seguintes itens, não passíveis de serem confundidos com outras marcas ou publicidade de fundo:

- Número FAL-SEC correspondente ao dístico emitido para a viatura ou equipamento;
- Logotipo do operador do veículo associado ao número FAL-SEC.

### C.2.2.

Os veículos que ocasionalmente necessitem de aceder à Área de Movimento têm de ter um “Dístico Pontual”, entregue na portaria após a sua entrada ter sido autorizada pela Direção do Aeroporto Humberto Delgado e escoltada por um veículo do aeroporto.

### C.2.3.

Os veículos e equipamentos aeroportuários que operam no AHD, na prestação de serviços de assistência em escala, devem corresponder às especificações de desenho indicadas pela IATA no “*Airport Handling Manual*” e as condições estabelecidas pelo IMT. Todos os veículos ou máquinas que excedam os parâmetros definidos neste documento, serão avaliados individualmente, para poder ser autorizado o acesso.

### C.2.4.

Todos os veículos devem ter instalada (fixa) ou disponível e preparada para instalar (móvel) no ponto mais alto, uma luz amarela/laranja relampejante que deve ser ligada sempre que o veículo circula quando o aeroporto está em procedimentos de baixa visibilidade (LVP) ou enquanto a viatura estiver a cruzar os caminhos de circulação de aeronaves (Taxiway) durante noite.



### C.2.5.

Devem ainda:

- possuir um seguro específico em conformidade aos requisitos para emissão do dístico;
- estar conforme os requisitos de prevenção contra incêndio (abafa chamas ou catalisador);
- estar conforme aos requisitos de segurança operacional nomeadamente; possuir extintores em número e tipo adequado à viatura, 2kg para viaturas ligeiras e 6 Kg (1 ou vários) para as viaturas pesadas, e à tipologia de utilização.

## D\_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO

### D1\_Condições de acesso

O termo condutor refere-se a qualquer pessoa que opera com veículos ou equipamento motorizado.

#### D.1.1.

Todo o condutor na área de movimento tem de possuir:

- Cartão de Identificação Aeroportuária que permita o acesso à plataforma;
- Carta de Condução do IMT com averbamento de habilitação de condução da(s) classe(s) de veículos que irá manobrar no aeroporto;
- Formação específica na máquina ou equipamento que vai operar caso estes não estejam englobados nas categorias e subcategorias de veículos motorizados;
- Autorização de Condução.



#### D.1.2.

A Autorização de Condução facultada pela Direção do Aeroporto Humberto Delgado é pessoal e intransmissível.



#### D.1.3.

Para obter a “Autorização de Condução” os Condutores têm de ter um conhecimento aprofundado dos seguintes temas;

- Normas de segurança operacional nas plataformas do Aeroporto.
- Geografia, sinalização de segurança e marcações nas plataformas do Aeroporto.
- Características de operação da viatura ou do equipamento que conduzem

O Condutor será sempre sujeito a avaliação de conhecimentos teóricos no “Teste de Normas de Circulação no Aeródromo” e a uma avaliação prática no “Teste Prático de Condução e Segurança no Aeródromo”.

O “Teste de Normas de Circulação no Aeródromo” consiste numa bateria de perguntas do tipo escolha múltipla, sobre as Normas de Segurança da Plataforma a ser completado em uma hora.

O “Teste Prático de Condução e Segurança no Aeródromo”, faz a avaliação prática da competência para conduzir na área de movimento. Inclui uma avaliação da familiaridade com as regras de condução e geografia do AHD, das habilidades de condução e da cultura de segurança.

#### D.1.4

Ao completar com sucesso todas as provas de avaliação é emitida a “Autorização de Condução do Aeroporto Humberto Delgado”, específica para conduzir nas áreas correspondentes a esta avaliação.

De acordo com o ponto ADR.OR.D.017 do REG (EU) No 139/2014, a formação para obtenção da Autorização de condução tem validade de 24 meses.

A utilização da Autorização de Condução, emitida pelo Aeroporto, implica que os seguintes documentos estejam válidos:

- **Carta de condução oficial do IMT** (ou equivalente, ou guia de condução);
- **Cartão de Identificação Aeroportuária** - com acesso às Plataformas;
- **Curso de condução nas plataformas.**

A validade e/ou emissão, da Autorização de Condução do AHD, pode ser condicionada pelo histórico de penalizações, pois após a quarta infração é feita uma avaliação pela Direção do AHD.

**É obrigatório possuir válidos todos os documentos acima indicados, e não estar inibido de conduzir na via pública, para manter válido o privilégio de conduzir no Aeroporto Humberto Delgado.**

**No caso de incumprimento de algum dos pontos acima enumerados é obrigação do trabalhador/entidade informar o AHD.**

#### D.1.5.

A Direção do Aeroporto Humberto Delgado, reserva-se no direito de não autorizar a emissão/revalidação/renovação da “Autorização de Condução”, sempre que as circunstâncias o justifiquem.

A “Autorização de Condução” é válida para o aeroporto onde foi emitida, a menos que a Direção do Aeroporto aceite expressamente poder haver correspondência com cartas emitidas por outros aeroportos.

A “Autorização de Condução” é transferível entre empregadores. O novo empregador pode solicitar a emissão, desde que a validade da formação esteja de acordo com o descrito no ponto D.1.4.

#### D.1.6.

**Zonas de circulação autorizada e tipos de Autorização de Condução do Aeroporto**

A Área de Movimento do Aeroporto Humberto Delgado, (“Lado Ar”) para o efeito das presentes normas e procedimentos de circulação, divide-se em três zonas de condução, a saber:

**Plataformas de estacionamento** - conjunto dos stands, vias de acessos entre eles e os “Terminais de Bagagem” de chegadas e partidas (incluindo as zonas de circulação dentro).

**Caminho periférico zona restrita** - Via de circulação à volta do perímetro do aeroporto, desde o Portão de Emergência Nº 5 (junto ao quartel bombeiros) até ao cruzamento com o acesso às instalações da *Fuel Farm*.

**Área de manobra** – Pistas e caminhos de circulação de aeronaves (*taxiways*).

Para se conduzir em qualquer das três zonas, é necessário ter formação e treino específicos e possuir a Autorização de Condução do AHD, correspondente à zona.

A escolha de toda e qualquer viatura no lado ar é efetuada por portadores de Autorização de condução qualificada para o efeito, sendo acrescentada a respetiva referência na própria.

O processo de qualificação é gradual e cumulativo, isto é, os candidatos iniciam a formação para conduzir nas “Plataformas de Estacionamento”, (Carta Amarela) e só depois podem progredir nas qualificações até (apenas quando justificável) se certificarem para conduzir nas pistas e/ou nos caminhos de circulação de aeronaves.

A cada um dos três “tipos de qualificação” de condução no aeroporto, corresponde uma “autorização de condução”, diferenciada pela cor.



**CARTA AMARELA**  
Plataformas  
e Acessos



**CARTA AZUL**  
Caminho  
periférico restrito

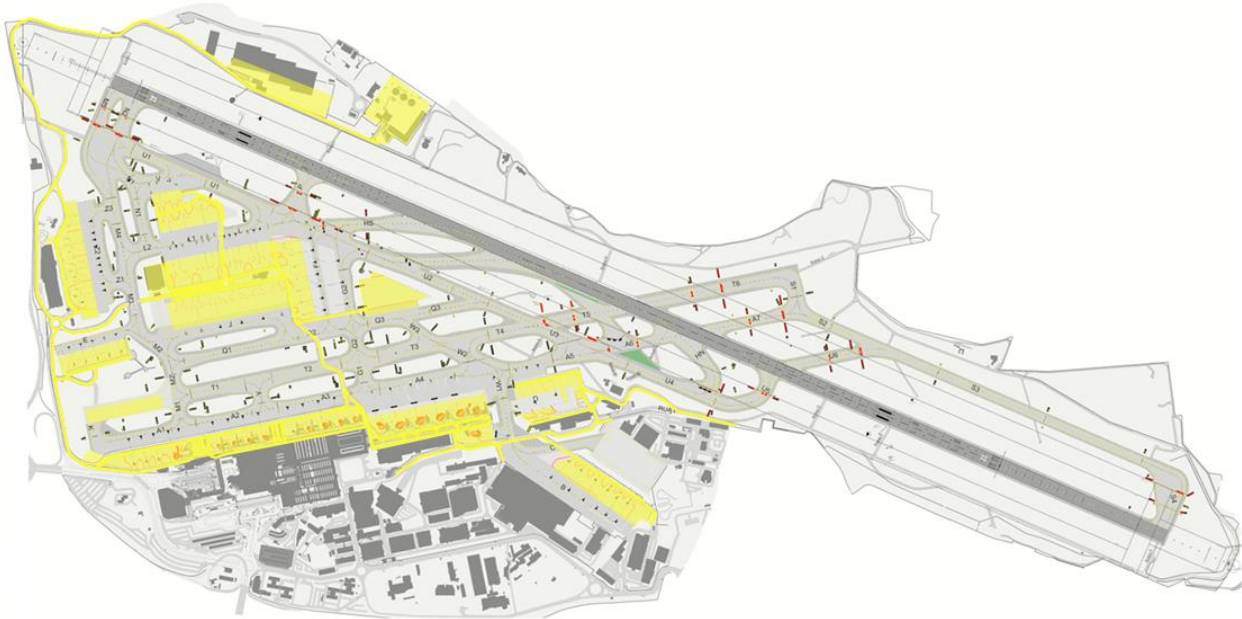


**CARTA VERMELHA**  
Área de Manobra

As zonas onde está autorizada a condução aos detentores dos três tipos de autorização estão assinaladas nas cartas seguintes:



**CARTA AMARELA**  
 Plataformas  
 e Acessos

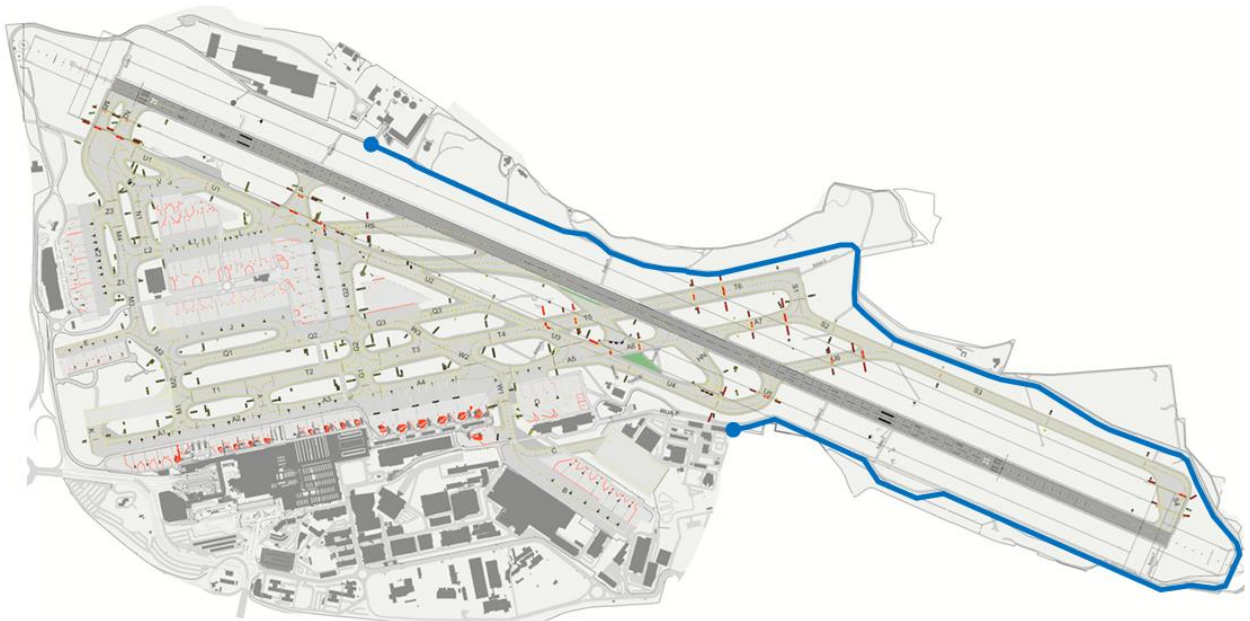


MOD 214697 01





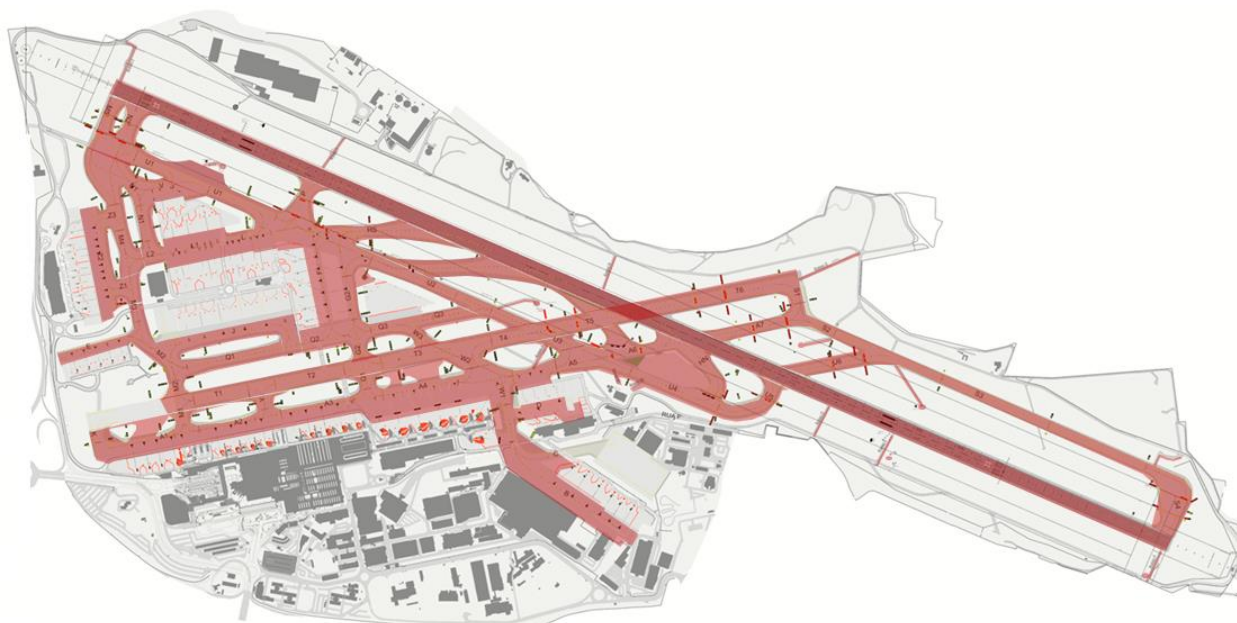
**CARTA AZUL**  
Caminho  
periférico restrito



MOD 214697 01



**CARTA VERMELHA**  
Área de Manobra



MOD 214697 01

**D.1.7.**

A fiscalização do cumprimento das disposições do presente documento, dos aspetos relacionados com a segurança operacional aeroportuária e da circulação rodoviária dentro do AHD são assegurados, no âmbito das respetivas atribuições, pelas seguintes entidades:

- a) Operações Aeroportuárias;
- b) Polícia de Segurança Pública;
- c) Gabinete de Segurança;

**D.1.8.**

Os condutores devem transportar consigo a “Autorização de Condução” e o “Cartão de Identificação Aeroportuária”, que devem estar em boas condições devendo apresentá-los sempre que lhes seja solicitado por qualquer das entidades fiscalizadoras. Se a “Autorização de Condução” e / ou o “Cartão de Identificação Aeroportuária” se encontrarem danificados ou ilegíveis, deverá ser solicitada uma 2ª via se ainda estiver dentro da validade, caso contrário a sua renovação. Em caso de perda ou extravio informar a PSP ou o AHD (NEC).

**D.1.9.**

As viaturas devem ter o Livre Trânsito visível. Em caso de acidente no aeródromo, a entidade deverá apresentar a apólice do seguro, se solicitada pelas OA e/ou PSP.

**D.1.10.**

O controlo e registo das infrações de circulação é efetuado pelas Operações Aeroportuárias que mantém atualizado a todo o momento o ficheiro de registo de todas as infrações e penalizações atribuídas.

## D\_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO

### D2\_ Processo de Formação para Obtenção da Autorização de Condução nas Plataformas AHD (Carta Amarela)

#### D2.1 Formação Inicial Condução nas plataformas AHD

Este processo é obrigatório para:

- Os trabalhadores que estão a solicitar Autorização de condução pela primeira vez; e
- Para os trabalhadores que já tiveram autorização de condução, mas não conduzem há 12 meses ou mais.

No processo de formação inicial o formando terá de concluir:

- O curso e-learning “Formação Básica de Segurança Operacional”;
- O curso e-learning “Condução nas Plataformas AHD”; e
- O exame prático de condução nas plataformas. O exame prático terá de ser realizado obrigatoriamente 3 (três) meses após a conclusão do curso, caso contrário o formando terá de voltar a fazer o curso em e-learning “Condução nas Plataformas AHD”.

Validade:

Esta formação é válida por 24 meses a partir da data de conclusão da formação (exame prático)

#### D.2.2 Formação Renovação Condução nas plataformas AHD

Este processo é obrigatório para:

- Os trabalhadores que, finda a validade, pretendem renovar a Autorização de condução; e
- Trabalhadores que não conduzem por um período entre 6 e 12 meses.
- No processo de formação renovação o formando terá de concluir:
- O curso e-learning “Formação Básica de Segurança Operacional”; e
- O curso e-learning “Condução nas Plataformas AHD”.

Validade:

Esta formação é válida por 24 meses a partir da data de conclusão do processo de formação (último curso realizado).

#### Pré-requisitos:

- Carta de condução do IMT válida ou outra autorizada (Decreto-lei nº46/2022);
- Ter Cartão de Identificação Aeroportuária (CIA) com acesso à área de movimento válido ou um pedido de CIA em curso.

#### D.2.3 Pedido de Inscrição na Formação

Formação Básica de Segurança Operacional

### Formação Básica de Segurança Operacional

1. Se a inscrição na formação é realizada na sequência de um pedido de cartão de acesso (Inicial ou renovação) no Portal do Cartão do Aeroporto deverá solicitar a Formação Básica de Segurança Operacional (SAFETY) diretamente no portal.
2. Se o formando/conductor já tem cartão de acesso válido o pedido da formação deve ser enviado pelo **signatário autorizado** para o e-mail [airside.traininglis@ana.pt](mailto:airside.traininglis@ana.pt) em simultâneo com o pedido de formação de condução como descrito abaixo.

### Formação de Condução no AHD

Todos os pedidos de Formação de Condução no AHD, deverão ser enviados pelo **signatário autorizado** para o endereço de correio eletrónico [airside.traininglis@ana.pt](mailto:airside.traininglis@ana.pt).

3. Se o pedido de formação é realizado na sequência de um pedido de cartão de acesso (Inicial ou renovação) no Portal do Cartão do Aeroporto, não será necessário enviar a ficha de dados do formando, apenas os dados na tabela infra.

**Atenção!** A inscrição nestes moldes só será possível após a validação do pedido pelo NEC (quando o signatário autorizado recebe as credenciais para a formação Safety).

Nome completo	Nr Documento de identificação	Nº de Cartão de Identificação Aeroportuária	Nr Carta Condução (IMT)
---------------	-------------------------------	---------------------------------------------	-------------------------

4. Se o pedido é realizado para um formando/conductor com cartão de acesso válido ao email de pedido deverá ser anexado o formulário “**ficha de dados do formando**” (anexo 1) devidamente preenchido e assinado pelo formando e a tabela Excel “**Dados Formandos Condução**” (anexo 2) com TODOS os campos devidamente preenchidos.

#### Regras para o preenchimento da Ficha de Formando:

- Obrigatório preencher, com letra legível, todos os campos inclusive os dados referentes a entidades externas (O contacto será **obrigatoriamente o do signatário autorizado** da entidade externa).
- No Número do Documento de Identificação preencher com todos os números e letras.
- Não esquecer a assinatura do Formando e a data.
- O ficheiro deve ter o nome “EMPRESA\_primeiro e último nome do formando” (e.g. *ANA\_Fernando Pessoa.pdf*).

## Regras para o preenchimento do ficheiro Excel Dados dos Formandos:

- Obrigatório preencher todos os campos da tabela/linha por Formando com os seguintes requisitos por campo da tabela:

Campo Tabela	Descrição	Exemplo
Tipo de Formação	Inicial ou Renovação	Inicial
Nº CIA	Nr do Cartão de Identificação Aeroportuária (ANA)	99999
Nº Carta Condução IMT	Letras e número carta de condução IMT No formato Letra(s) espaço e dígitos (sem o dígito após o espaço).	L 1234567
Nome Formando	Nome completo (idêntico ao Documento de Identificação). Maiúsculas apenas na primeira letra de cada nome do formando.	Fernando Escritor Pessoa
Nome Formando Abreviado	Primeiro e último nome. Maiúsculas apenas na primeira letra de cada nome do formando	Fernando Pessoa
Data Nascimento	dd/mm/aaaa	01/01/2001
Naturalidade	Texto local de nascimento	Tavira
Nacionalidade	Código Nacionalidade (consultar tabela de correspondência)	PT
País de Nascimento	Código Nacionalidade (consultar tabela de correspondência)	PT
Situação Profissional	Código, para externos é sempre o nr 3	3
Doc. Ident.	Código de tipo de documento (consultar tabela de correspondência)	CC
Nº Doc. Ident.	Número completo e no caso do CC no Formato #####-#-@#	1234567-8-ZX9
Data Validade Doc. Ident.	dd/mm/aaaa	31/12/2031
Nº Contribuinte	Número completo (9 dígitos)	123456789
Rua; Av.; etc.; nº	Texto	Rua de Cima, Nº 1 1º Esq.
Localidade	Texto	Cabanas de Tavira
Código Postal	Primeiros 4 números do Cód Postal	8800
Sub Código Postal	Últimos 3 números do Cód Postal	594
Email	Apenas 1 email de 1 signatário autorizado	signatárioautoriz@gmail.com
Empresa	Nome da empresa (a que está ou estará no Cartão de Identificação Aeroportuária do Formando)	XPTO & Companhia, Lda

### Inscrição

Após a receção dos pedidos, o Airside.TrainingLis irá tratar a informação, inscrever os formandos de acordo com o solicitado (na Formação Inicial ou Renovação) após validação nos registos de formação e, quando necessário, junto do Núcleo de Emissão de Cartões e enviar para o signatário as credenciais de acesso ao portal de formação da ANA para o curso “**Inicial\_Condução nas Plataformas**” ou “**Renovação\_Condução nas Plataformas**”.

Os pedidos do ponto 3 terão de aguardar a validação do NEC, só após esta validação o Airside.TrainingLis terá acesso à informação necessária para realizar a inscrição.

O signatário deverá reencaminhar para o formando as credenciais recebidas.

### Curso e-learning “Formação Básica de Segurança Operacional” *Safety*

O Curso e-learning “Formação Básica de Segurança Operacional”, tem uma duração estimada de 4 horas e decorre no portal de formação ANA.

Para poder aceder aos conteúdos o Formando deverá entrar no Portal da Formação <https://formacao.ana.pt>, carregar no botão **Formação para entidades externas** e utilizar o username e password que lhe foi enviado. No primeiro acesso do formando será obrigatório inserir nova password.

Durante a sessão teórica e-learning o formando realiza algumas avaliações de conhecimento intercalares (treino), mas só a avaliação de conhecimentos realizada no final será considerada para a avaliação quantitativa do formando.

Após a realização do curso e a respetiva avaliação de conhecimentos (com resultado igual ou superior a 80 valores) é emitido um certificado que é enviado de forma automática para o email do Signatário autorizado.

A inscrição no Curso Formação Básica de Segurança Operacional tem apenas 30 dias de validade, findos os 30 dias o curso sai das “formações confirmadas” e será necessária uma reinscrição no curso, para que o formando tenha novamente acesso.

### Formação Teórica e-learning “Condução nas Plataformas AHD” (Inicial e Renovação)

A formação teórica e-learning é igual para as duas formações (inicial ou renovação), tem uma duração estimada de 2 horas e decorre no portal de formação ANA.

Para poder aceder aos conteúdos o Formando deverá entrar no Portal da Formação <https://formacao.ana.pt>, carregar no botão **Formação para entidades externas** e utilizar o username e password que lhe foi enviado. No primeiro acesso do formando será obrigatório inserir nova password.

Durante a sessão teórica e-learning o formando realiza algumas avaliações de conhecimento intercalares (treino), mas só a avaliação de conhecimentos realizada no final será considerada para a avaliação quantitativa do formando.

Após a realização do curso e a respetiva avaliação de conhecimentos (com resultado igual ou superior a 80 valores) é emitido um certificado que é enviado de forma automática para o email do Signatário autorizado.

Antes da realização dos cursos e-learning os formandos devem garantir uma boa qualidade de rede e embora possam interromper / fechar o portal e voltar a aceder durante o curso, quando iniciam o teste final / avaliação de conhecimentos tem de o completar caso contrário terão de ser reinscritos no curso.

### Exame Prático de Condução nas Plataformas

Ao receber o certificado de conclusão dos 2 cursos (OBRIGATÓRIO): Formação Básica de Segurança Operacional e Inicial\_Condução nas Plataformas AHD o Signatário terá de agendar o exame prático na data/horário disponível para marcação através da Página de agendamentos Formação de Condução – Aeroporto Humberto Delgado, no link: <https://outlook.office365.com/owa/calendar/FormaoConduonasPlataformas@anapt.onmicrosoft.com/bookings/>

#### Regras para o agendamento:

- Apenas o Signatário Autorizado pode agendar os Exames Práticos.
- Os exames práticos **só podem ser agendados após a receção dos dois certificados:** Formação Básica de Segurança Operacional e Inicial\_Condução nas Plataformas AHD, caso contrário serão cancelados pelo Airside.TrainingLis.
- Para o agendamento do exame prático é obrigatório que o Formando tenha Cartão de Identificação Aeroportuária válido, caso contrário o exame será cancelado pelo Airside.TrainingLis.
- O email a preencher nos agendamentos é sempre o **email do signatário autorizado** caso contrário a reserva será cancelada pelo Airside.TrainingLis.
- É necessário preencher corretamente **todos campos obrigatórios**.
- Só pode ser agendado um exame por formando.
- A opção de cancelar/alterar a marcação estará disponível até 72 horas antes da hora marcada.
- Ao contrário das credenciais de acesso à formação **o email de agendamento não deve ser reencaminhado para o formando** caso contrário este terá acesso à página de agendamentos e pode eventualmente alterar os dados sem que o signatário tenha conhecimento caso o formando altere o email de contacto.

Estaremos ao dispor para qualquer esclarecimento adicional via e-mail [Airside.Traininglis@ana.pt](mailto:Airside.Traininglis@ana.pt)



### D3\_Regime Sancionatório às Infrações de Condução

O incumprimento das normas e procedimentos de circulação, quando detetado *in loco*, tem como consequência a aplicação ao infrator das penalizações definidas na “Tabela de Penalizações” anexa ao presente manual.

Restrições operacionais, como sejam atrasos ou imprevistos, limitações de tempo ou de pessoal, não servem como justificação nem atenuante para o não cumprimento das regras e dos procedimentos aqui descritos.

O regime sancionatório às infrações, visa penalizar as violações das regras de condução e / ou impedir a circulação de condutores, veículos ou equipamentos em situação irregular, ou que constituam um perigo para a segurança operacional.

As penalizações variam em nível de gravidade e vão desde a suspensão temporária de conduzir ou circular dentro do aeroporto até, no limite, à inibição permanente desse privilégio e / ou do acesso às áreas operacionais.

Na tabela de penalizações são especificadas as infrações e as correspondentes penalizações máximas a considerar.

As penalizações são aplicadas:

- pelas Operações Aeroportuárias, desde que a mesma esteja descrita na lista constante do documento “Normas de Segurança da Plataforma” após validação junto do Supervisor Operacional.
- Pelo Supervisor do Aeroporto em qualquer circunstância, enquanto representante da DAHD.

As infrações foram classificadas de acordo com a gravidade das mesmas da seguinte forma:

- Violação menor
- Violação maior
- Violação por negligência grosseira

Sendo associadas na “Tabela de Penalizações” às respetivas penalizações.

Em caso de reincidência a penalização será agravada da seguinte forma:

A segunda infração sofre um agravamento de duas vezes o valor correspondente à penalização da segunda infração, a infração seguinte é agravada com quatro vezes o valor correspondente à terceira infração. À quarta infração será analisado o histórico de incumprimentos e com base neste será definida a penalização a aplicar pelo DAHD que poderá, no limite, impossibilitar a emissão de nova “Autorização de Condução”.

Para efeitos de cálculo, à data, contabilizam-se as infrações ocorridas nos últimos 3 anos.

Quando numa ocorrência o condutor não é identificado (apanhado em flagrante), mas é identificado posteriormente, a penalização não é aplicada, mas conta para o histórico.

### Processo de Suspensão da Autorização de Condução do Aeroporto

O OPA é o responsável pela aplicação da penalização, desde que a mesma esteja descrita na lista em anexo a este documento.

Caso a infração praticada não esteja descrita, mas, segundo a avaliação do OPA, seja de tal forma grave ou negligente, este deverá proceder à retirada imediata da Autorização de Condução e reportar ao Gabinete de Segurança para que esta entidade, em representação da Direção do Aeroporto, possa decidir a penalização a aplicar.

Quando for aplicada uma penalização, deve ser registada no documento de controlo de penalizações e a Autorização de Condução entregue ao Supervisor Operacional.

Paralelamente a este processo de registo, o OPA deve reportar a infração no Sistema de Gestão de Ocorrências. Não obstante a aplicação da penalização, o Gabinete de Segurança poderá necessitar de proceder a uma investigação das causas da ocorrência, cumprindo com o estabelecido no Manual de Gestão de Segurança Operacional em vigor.

No caso de não ser possível identificar o infrator, será penalizada a empresa responsável pela viatura.

## D\_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO

### D4\_Tabela de Penalizações

Capítulo	Artigo	Penalização
<b>Violação por negligência grosseira</b>		
A.1.	Organização do Aeroporto	A.1.1, A.1.2, A.1.3
A.3.	Generalidades	A.3.2, A.3.3.
A.4.	Normas Básicas de segurança	A.4.5, A.4.8, A.4.9, A.4.10, A.4.12
B.1.	Normas Básicas de segurança para condutores	B.1.6, B.1.8
B.2.	Prioridades	B.2.1 (pontos 1, 2, 3 e 4), B.2.3
B.3.	Cruzamentos de Taxiways	B.3.1, B.3.2, B.3.3, B.3.4, B.3.5, B.3.15
B.4.	Paragem e estacionamento de viaturas	B.4.6, B.4.8.
B.7.	Procedimentos de baixa visibilidade (LVP) e condições meteorológicas adversas	B.7.8.
B.8.	Reporte de ocorrências	B.8.2 (ponto 4), B.8.3, B.8.4
D.1.	Condições de acesso	D.1.2 , D.1.8
<b>Violação Maior</b>		
A.2.	Geografia do Aeroporto Humberto Delgado	A.2.2, A.2.6.
A.4.	Normas Básicas de segurança	A.4.11.
B.1.	Normas Básicas de segurança para condutores	B.1.2, B.1.11, B.1.14, B.1.15, B.1.17, B.1.20.
B.2.	Prioridades	B.2.1 (ponto 5), B.2.2
B.3.	Cruzamentos de Taxiways	B.3.6, B.3.7, B.3.12
B.6.	Circulação nas áreas de processamento de Bagagem	B.6.2; B.6.4, B.6.8.
B.7.	Procedimentos de baixa visibilidade (LVP) e condições meteorológicas adversas	B.7.1, B.7.4, B.7.5.
<b>Violação Menor</b>		
A.4.	Normas Básicas de segurança	A.4.14
<b>Capítulo</b>		
<b>Artigo</b>		
<b>Penalização</b>		
B.1.	Normas Básicas de segurança para condutores	B.1.4, B.1.9, B.1.10, B.1.12, B.1.13
B.3.	Cruzamentos de Taxiways	B.3.8, B.3.9
B.4.	Paragem e estacionamento de viaturas	B.4.1, B.4.2, B.4.3, B.4.4, B.4.5, B.4.7, B.4.9.

B.5.	Normas específicas para veículos de serviço	B.5.1, B.5.2, B.5.3, B.5.4, B.5.5, B.5.6,	1 dia
B.6.	Circulação nas áreas de processamento de Bagagem	B.6.1, B.6.3	1 dia
B.7.	Procedimentos de baixa visibilidade (LVP) e condições meteorológicas adversas	B.7.2, B.7.3,	1 dia
B.8.	Reporte de ocorrências	B.8.1, B.8.2 (Pontos 1, 2, 3, e 5) B.8.5	1 dia
C.1.	Autorização de acesso	C.1.1, C.1.2.	1 dia

\*As penalizações a estas normas serão objeto de avaliação pelo GSA.