

Normas de Segurança na Plataforma

Edição 2018



POLÍTICA DE SEGURANÇA

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 à sua quase exaustão em termos de capacidade.

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.

Para que todos conheçam perfeitamente o ambiente complexo da área de movimento do aeroporto, a Direção do Aeroporto de Lisboa decidiu publicar um compreensível documento que permitirá a todos familiarizar-se devidamente com as normas de circulação, os principais riscos e quais os comportamentos a adotar.

As alterações normativas implementadas pela Agencia 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 tenham conhecimento das regras de circulação aplicadas no Aeroporto, dando a EASA uma orientação quanto à organização temática dessa formação.

Porque o não cumprimento destes princípios pode comprometer seriamente a segurança operacional, a eficiência e a imagem do aeroporto, a Direção do Aeroporto decidiu publicar igualmente um conjunto de penalidades que serão aplicadas em caso de não cumprimento das normas. Esta política transparente de publicação das penalidades visa desincentivar os comportamentos incorretos.

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

Rui L. Alves
Diretor Adjunto do Aeroporto de Lisboa

ÍNDICE

POLÍTICA DE SEGURANÇA	2
NOTA INTRODUTÓRIA.....	4
Definições.....	5
Abreviaturas.....	9
Diagrama de Sinais.....	11
Principais Marcações e Painéis de Sinalização.....	12
A_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA	13
A1_ Organização do Aeroporto	13
A2_ Geografia do Aeroporto Humberto Delgado.....	15
A3_ Generalidades.....	22
A4_ Normas básicas de segurança	24
A5_ Prevenção e Situações de Risco.....	30
B_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS	34
B1_ Normas básicas de segurança para condutores	34
B2_ Normas de Prioridades	42
B3_ Cruzamentos de Caminhos de Circulação de Aeronaves	44
B4_ Normas para paragem e estacionamento de viaturas	50
B5_ Normas específicas para veículos de serviço.....	52
B6_ Normas de circulação nas áreas de processamento de bagagem.....	54
B7_ Normas de operação em baixa visibilidade e condições meteorológicas adversas.....	57
B8_ Normas para reporte de ocorrências	62
C_ ACESSO ÀS ÁREAS RESTRITAS E RESERVADAS (áreas operacionais).....	66
C1_ Autorização de acesso	66
C2_ Condições de acesso	67
D_ AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO.....	68
D1_ Condições de acesso.....	68
D2_ Regime Sancionatório às Infrações de Condução	75
D3_ Tabela de Penalizações.....	77

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 Certificação de Condução na área de Movimento 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.

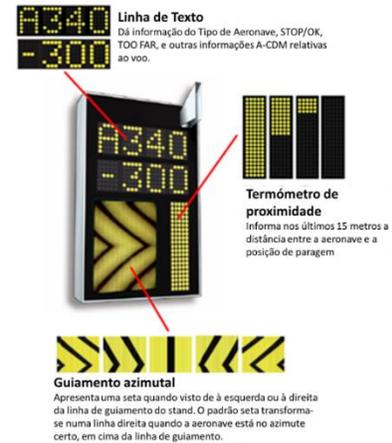
Definições

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;

APIS (Aircraft Parking Information System)

O sistema de informação ao estacionamento de Aeronaves fornece dois vetores de sinalização ao piloto: a direção e a proximidade, posicionando assim a aeronave no ponto certo de paragem.



Abastecimento

Ação de fornecimento de combustível a uma aeronave.

Área de abastecimento

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

Área de Manobra

A parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as zonas de estacionamento.

Área de Movimento

A parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas 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 de cor vermelha deve estar livre de pessoas e equipamentos nas manobras de entrada e saída da aeronave na posição de estacionamento.

Área de estacionamento Proibido NPA

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

Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANAC)

Autoridade adequada prevista no artigo 9.º do Regulamento (CE) nº 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, responsável pela regulamentação, coordenação e supervisão da aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentações relevantes – atualmente o Presidente da ANAC em conformidade com os respetivos Estatutos, aprovados pelo D.L. n.º 40/2015, de 16 de março.

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.

Busgate

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

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.

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.

Caminhos pedestres

Caminhos definidos no solo destinados aos pedestres

Círculo de Segurança

Consiste em dois círculos imaginários (aeronaves pequenas e médias) que envolvem os extremos das aeronaves, um à distância de 5 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.

Combustível

Qualquer tipo de carburante utilizado em aeronaves.

Condutor

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

_Controlo de acesso

Procedimento de segurança que visa assegurar que só pessoas, veículos e objetos autorizados, podem ter acesso ao perímetro, área ou zona restrita de segurança, dos aeródromos;

_“Defuelling”

Acto de esvaziamento de depósitos de combustível de uma aeronave.

_Livre Trânsito (Dístico de Acesso)

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

_ESA (Equipment Staging Area)

Área delimitada por uma linha de cor branca para estacionamento de material necessário à assistência das aeronaves.

_EPA (Equipment Parking Area)

Área utilizada para estacionamento de veículos e equipamento de longa duração. Esta área é definida pelo aeroporto para cada agente de handling.

_Follow me

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

_Lado AR

Conjunto de infraestruturas de apoio e terrenos adjacentes (nomeadamente pistas, plataformas de estacionamento e caminhos de circulação) cujo acesso é controlado.

_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 (temporária ou permanentemente) e móveis, ou partes deles, que se localizem numa área destinada ao movimento de aeronaves à superfície, que se estendam acima de uma superfície definida com a finalidade de proteger as aeronaves em voo, ou que fiquem fora destas superfícies definidas, mas tenham sido considerados perigosos 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;

_Pedestre

Pessoa que circula a pé (peão)

_Pista (Runway)

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

_Plataforma de estacionamento

Área definida num aeródromo, destinada às operações de embarque e desembarque de passageiros, carga e correio, reabastecimento de combustível e manutenção das aeronaves.

_Rastreio

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

_Stand

Área da plataforma prevista para ser destinada ao estacionamento de uma aeronave.

_Substâncias psicoativas

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

_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.

_Tráfego de aeródromo

Todo o tráfego na área de manobra de um aeródromo e todas as aeronaves que voam na proximidade de um aeródromo.

_ULD's (Unit Load Devices)

Paleta 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

- _ **ABL** (*Apron Boundary Line*) Linha de Limite da plataforma
- _ **AHD** Aeroporto Humberto Delgado
- _ **ASMGL** (*Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights*) Luzes de guiamento para manobras de entrada de aeronaves no Stand.
- _ **APIS** (*Aircraft Parking Information System*)
- _ **ADS-B** (*Automatic Dependent Surveillance – Broadcast*): Vigilância Automática Dependente - Difusão;
- _ **AHDSUP** Supervisor do Aeroporto Humberto Delgado
- _ **ASA** (*Aircraft Safety Area*) área de segurança da aeronave.
- _ **APU** (*Auxiliary Power Unit*) Unidade de Potência Auxiliar
- _ **CCOA** Centro de Coordenação Operacional de Aeródromo
- _ **CIA** Circular de Informação Aeronáutica
- _ **DAHD** Direção do Aeroporto Humberto Delgado
- _ **ESA** (*Equipment Staging Area*)
- _ **EPA** (*Equipment Parking Area*)
- _ **EFSO** (*Emergency fuel shut-off*) Corte de emergência de combustível
- _ **FME** (*Folow me*)
- _ **FOD** (*Foreign Object Debries*) Lixo e resíduos
- _ **GOC** (Grupo de Operação Conjunta) A Central de combustíveis também denominada de “*fuelfarm*”
- _ **GSA** Gabinete de Segurança do Aeroporto
- _ **GPS** (*Ground Power System*) Sistema de fornecimento de energia à aeronave.
- _ **ICAO** *International Civil Aviation Organization* ou Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)
- _ **IATA** (*International Air Transport Association*) Associação Internacional do Transporte Aéreo
- _ **IMT** Instituto da Mobilidade e dos Transportes
- _ **LVO** (*Low Visibility Operations*) Operações com 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
- _OPA Oficial de Operações Aeroportuárias
- _RWY (*Runway*) Pista
- _SOA Serviço de Operações Aeroportuárias
- _SSLCI Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios
- _TCL (*Taxiway center line*) Linha central de Taxiway
- _TWY (*Taxiway*) Caminho de circulação de aeronaves
- _TBP / TBC Terminal de Bagagem Partidas / Terminal de Bagagem Chegadas
- _ULD's (*Unit Load Devices*)

Principais Marcações e Painéis de Sinalização

Linha Central de Taxiway



Linha de berma de taxiway



Linha de limite da plataforma



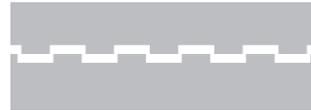
Linha de ASA - área de segurança da aeronave



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.



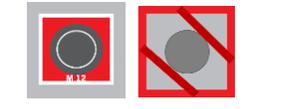
Marcação e painel de entrada proibida



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



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



Sinal e marcação de velocidade Máxima permitida



Sinal de perigo: proximidade com aeronaves



Fronteira entre Zona Restrita de Segurança e a área militar.



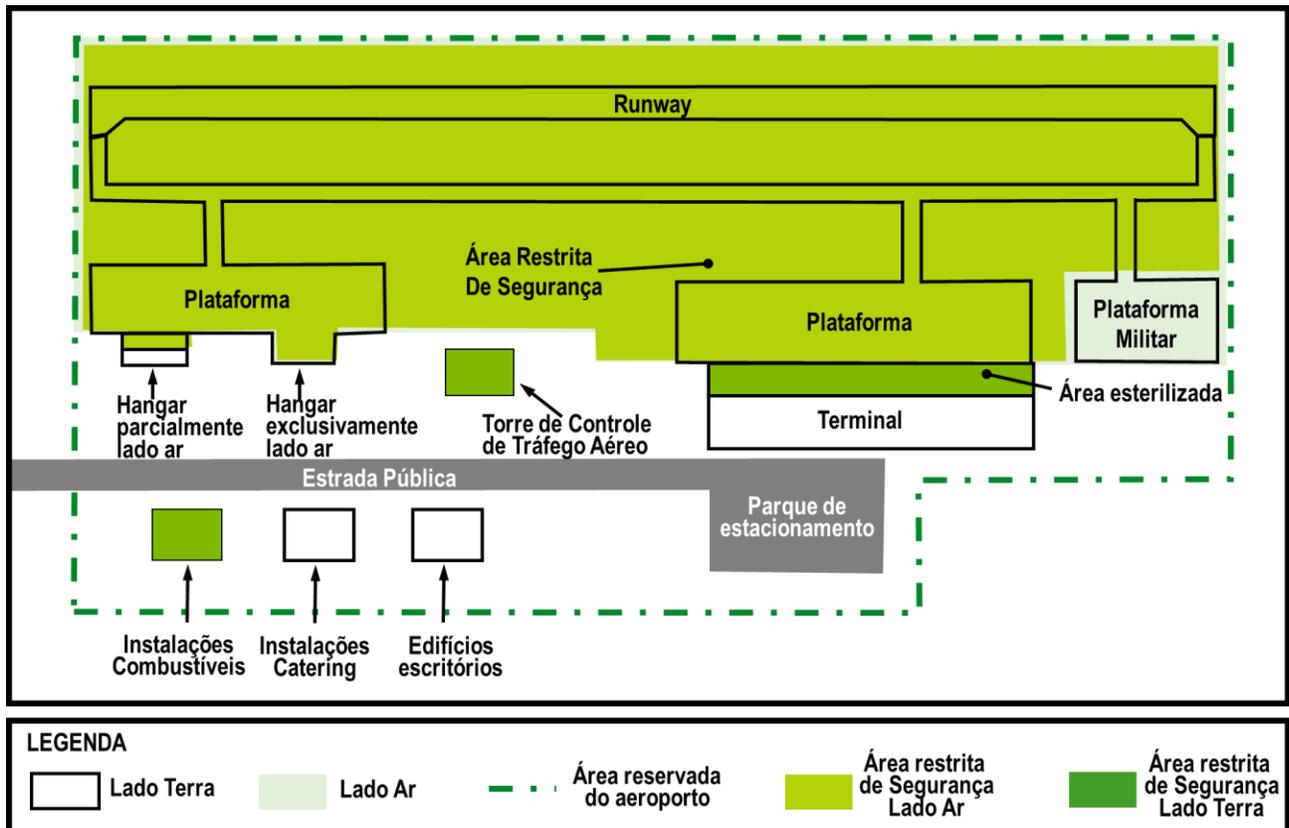
Sinalética indica a existência de uma botoneira de corte geral de combustível.

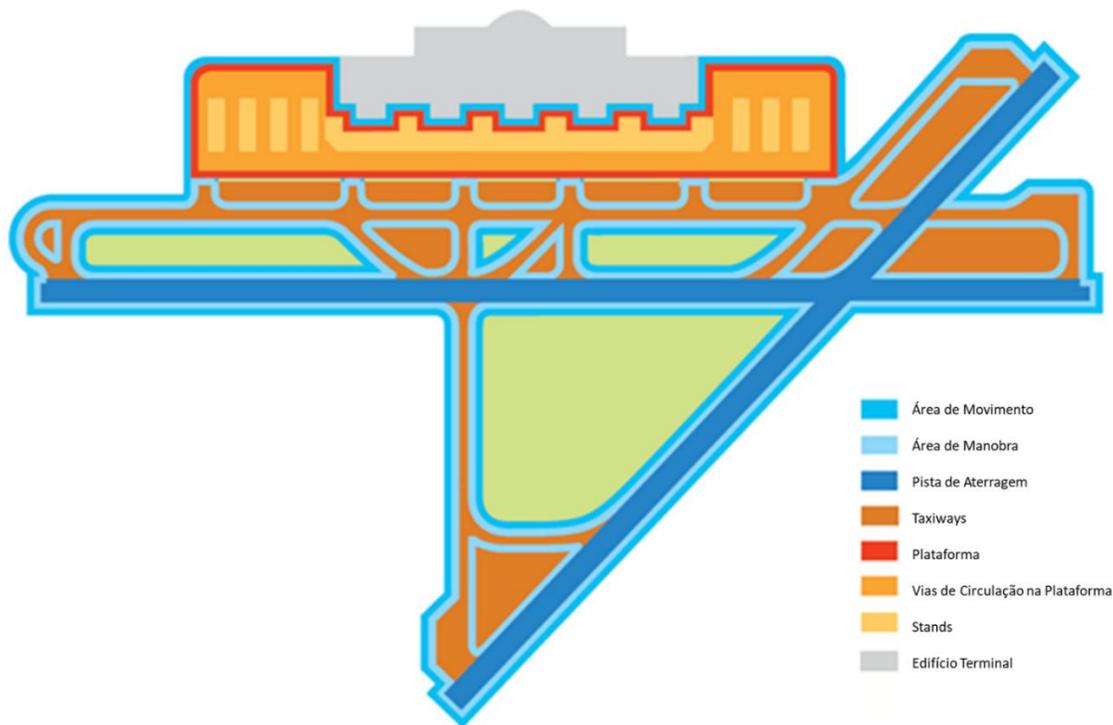


A_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

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.



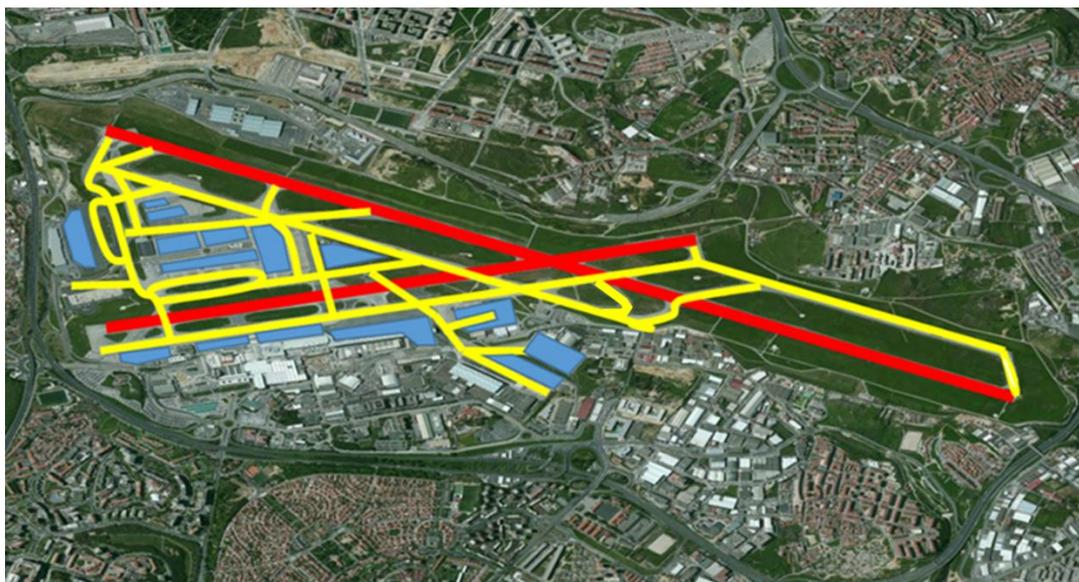
A.1.2

É rigorosamente proibido conduzir equipamentos, máquinas ou viaturas nas vias do aeroporto, sem ser possuidor de uma certificação de condução do aeroporto.



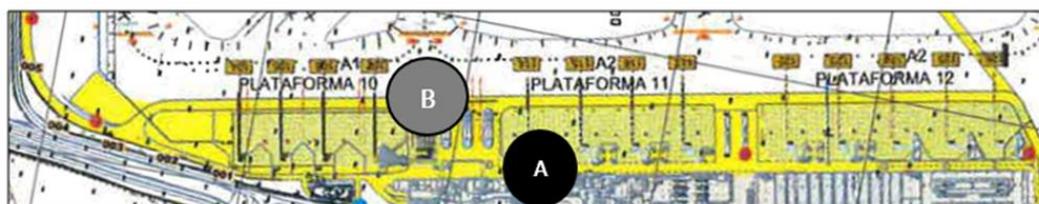
A_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

A2_Geografia do Aeroporto Humberto Delgado



■ RWY (Pistas)
 ■ TWY (Taxiways)
 ■ Plataformas

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.

O caminho no lado nascente (A) tem limitação de altura (Máximo: 3,70m) devido ao Pier do Terminal de Passageiros. 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's na entrada/saída do TBP.

A.2.2.

A via de serviço (B) a poente desta plataforma serve o tráfego em ambos os sentidos em Operação NVO (Visibilidade Normal).



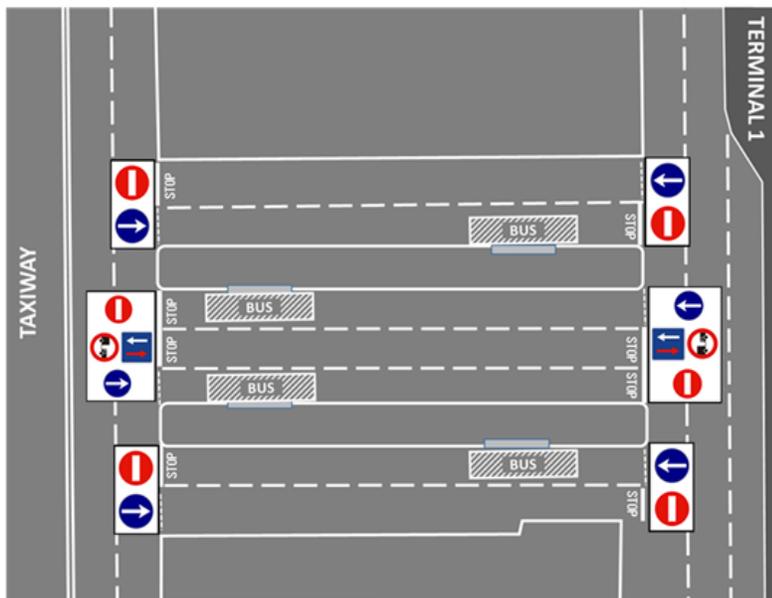
Em operação LVO à cauda das aeronaves (lado poente), na via assinalada com a letra “B”, a circulação das viaturas e equipamentos altera-se, passando a existir apenas um único sentido de circulação, de Norte para Sul, do Stand 126 para o Stand 104.

Ver capítulo B7_Normas de operação 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

A Circulação nas vias de serviço junto às portas de embarque nos Busgates Sul e Norte deve obedecer à sinalização existente (sinalização vertical e 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.



A.2.4

Os embarques nas portas 15A, 16A, 18A, 22A, 23A, 43B, 44B e 45B só são permitidos aos autocarros com porta do lado esquerdo da viatura

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.

A.2.5.

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

- Stand vazio com staff a aguardar a aeronave;
- APIS 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 circulação de viaturas em todos os stands da plataforma 10, 11, 12, 60 e stand 147.

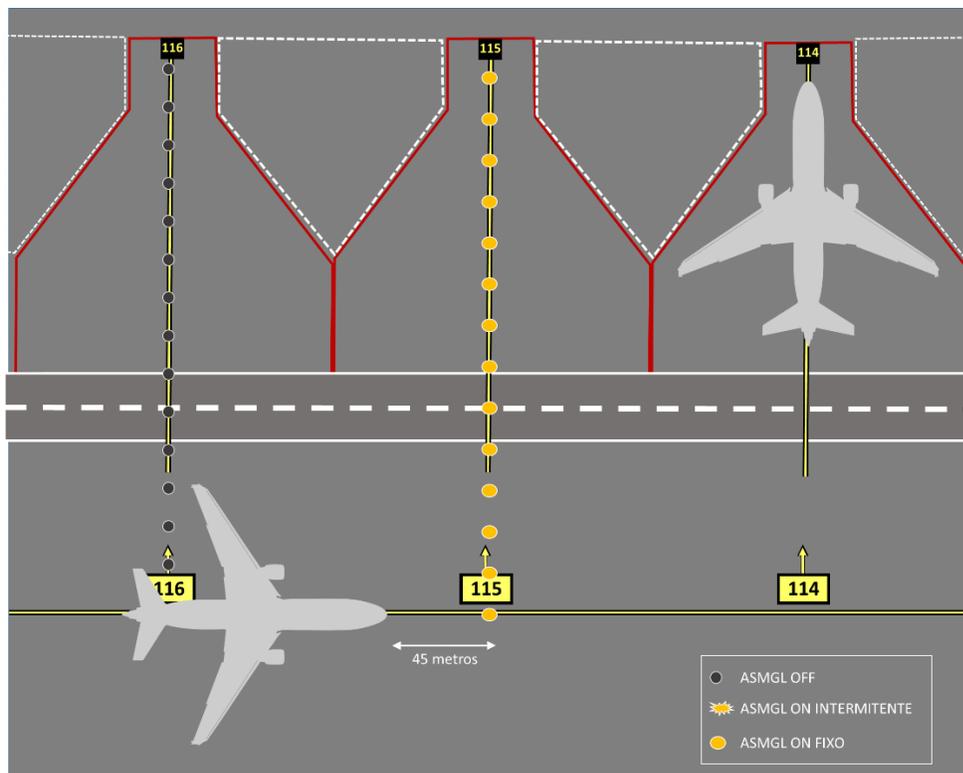
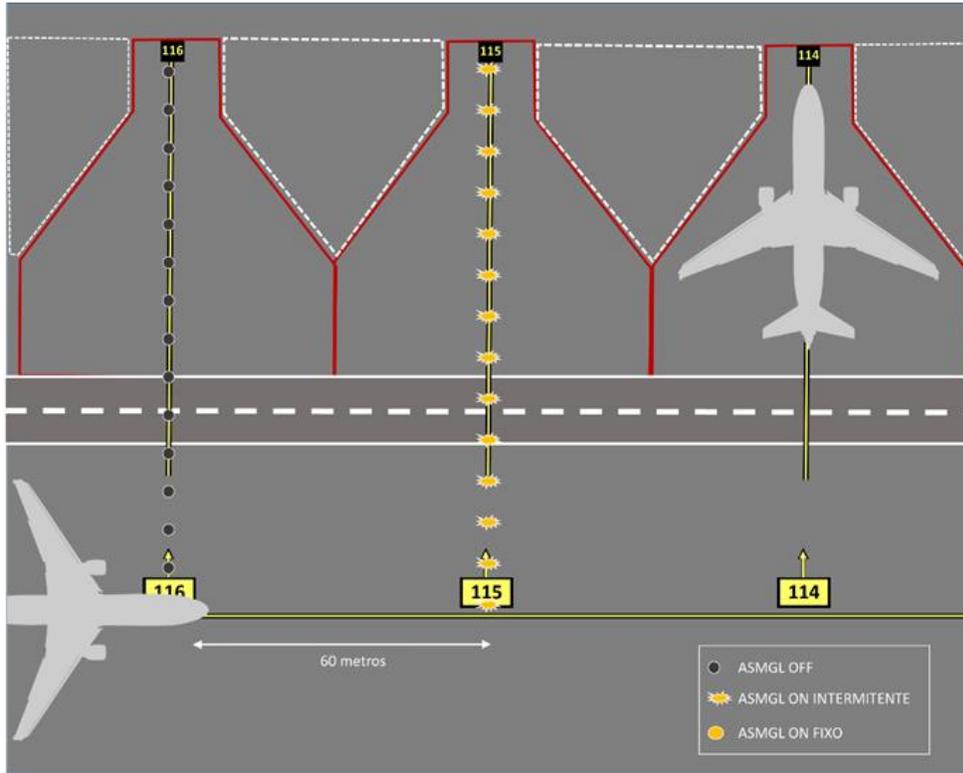


A.2.6.

As **ASMGL - Aircraft Stand Manoeuvring Guidance Lights** são luzes encastradas no pavimento na linha de guiamento de stand ativadas pelo transponder da aeronave destinadas a serem utilizadas, respetivamente, em operação de LVO ou NVO. As aeronaves e viaturas/equipamentos veêm no pavimento uma sequencia de luzes amarelas intermitentes, que é ativada quando a aeronave está localizada a 60 metros da linha de guiamento no stand, os condutores devem desocupar rapidamente a zona da entrada do mesmo, as luzes ASMGL passam a amarelo fixo quando a aeronave está a uma distância de 45 metros da entrada do stand e até que a informação de calços seja dada no APIS.

Se as luzes ficam com o BRILHO FIXO os condutores não devem interferir com a zona do Stand.





A.2.7.

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.2.8.

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.2.9

Vias de serviço que servem a plataforma 70

A plataforma 70 é servida por duas vias de serviço, uma a nascente da plataforma passando em frente aos hangares e aos stands 705 e 706, e outra a poente, passando atrás dos stands 701 a 704 ambas com dois sentidos.

Atenção ao sopro das aeronaves à entrada e saída dos stands 701 a 703 (Marcações na via de serviço).

A.2.10.

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.2.11.

Caminho Periférico

Esta via de serviço liga o Terminal 1 às plataformas centrais, ao Terminal 2, ao Terminal de Carga e ao GOC (Central de Combustíveis). A restante extensão desta via compreendida entre o GOG e o quartel do SSLCI é reservada a viaturas autorizadas.

A.2.12.

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 ao Ed.69) e Portão acesso GOC



“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.

“GOC” situa-se a Oeste da pista 03-21 e permite o acesso das viaturas das reabastecedoras 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 ou em caso de acidente dentro do aeroporto.

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.



A.3.2.

Todas as pessoas que participam nas atividades que ocorrem na área de movimento do Aeroporto Humberto Delgado, devem comportar-se de forma a que não se coloquem em perigo, nem sejam um perigo para os outros e não causem constrangimentos à circulação e fluência do trânsito quer de outras viaturas quer 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, passarelas e outras áreas habilitadas para esse fim.

Em todo o caso, cada pedestre fará o seu percurso de forma a 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.

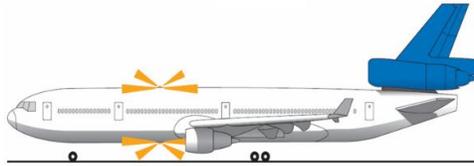
É estritamente proibida a entrada e circulação de pedestres na área de manobra (Pistas e Taxiway's) exceto para as equipas de Operações, Manutenção e Segurança da ANA Aeroportos, ou sob supervisão destas ou em caso de obras e/ou manutenção, se definido na Autorização de Trabalhos e de acordo com as condições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

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

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 anti colisão.



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 F.O.D's 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 operações de visibilidade reduzida (LVO).

A.4.8.

É estritamente proibido operar viaturas e equipamentos motorizados 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/cigarilhas.

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 estritamente proibida a utilização de telefones (telemóveis, PDA's, etc), auriculares de reprodução de música/rádio e a introdução manual de dados em teclados.

No exercício da condução nas plataformas do Aeroporto Humberto Delgado, não é aconselhável o manuseio de qualquer equipamento ou dispositivo, que obrigue o operador da viatura a ter de tirar uma das suas mãos do volante para poder executar tarefas de comunicação (emissão ou receção).

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

Os condutores são sempre responsáveis por garantir que essa operação não afeta a segurança da circulação de viaturas, pedestres ou aeronaves.



A.4.11.

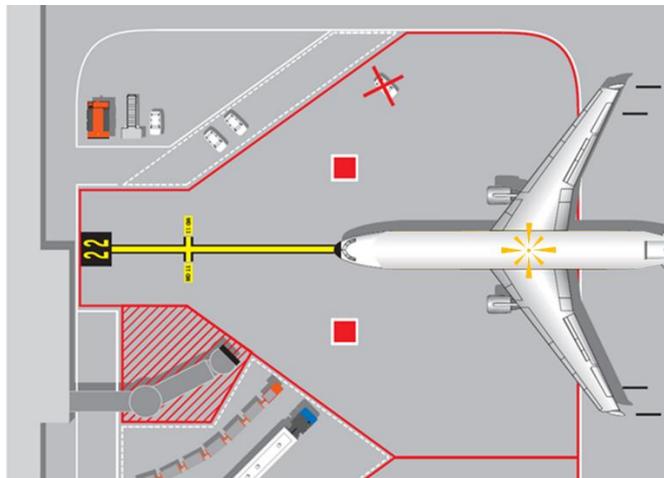
É proibida a circulação de viaturas ou pedestres sobre cabos elétricos (do GPS) ou mangueiras que podem ocasionalmente encontrar-se no pavimento, tendo em especial atenção as que pendem das pontes telescópicas e as que se originam nas caixas na placa e ligam a aeronave ao GPS.

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 anti colisão 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 anti colisão, 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 diâmetro 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.

Ver [CIA 10/2009](http://www.anac.pt/vpt/generico/informacaoaeronautica/circularesinformacaoaeronautica/Documents/cia_10_2009.pdf) Abastecimento de Combustíveis, óleos lubrificantes e fluídos hidráulicos a aeronaves: http://www.anac.pt/vpt/generico/informacaoaeronautica/circularesinformacaoaeronautica/Documents/cia_10_2009.pdf

A.4.16.

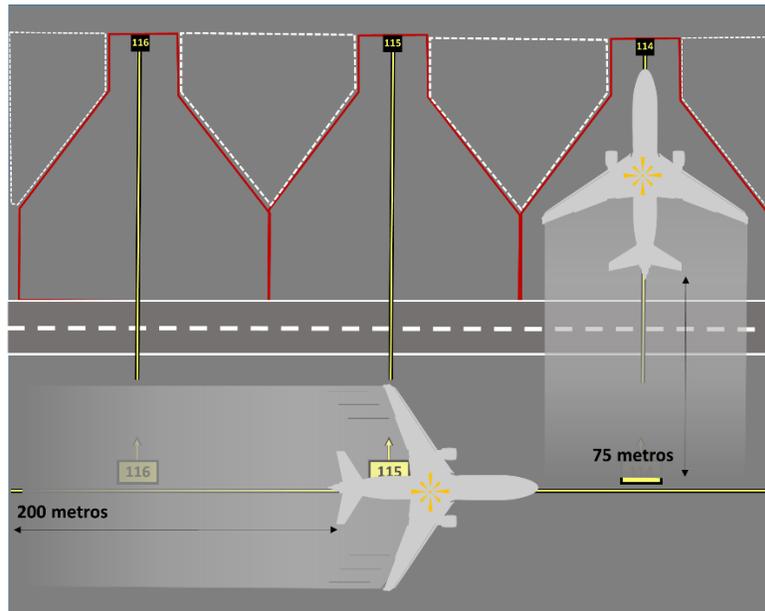
À frente dos motores em funcionamento numa aeronave parada é importante manter uma distância de segurança de 7,5 metros.

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

A.4.17.

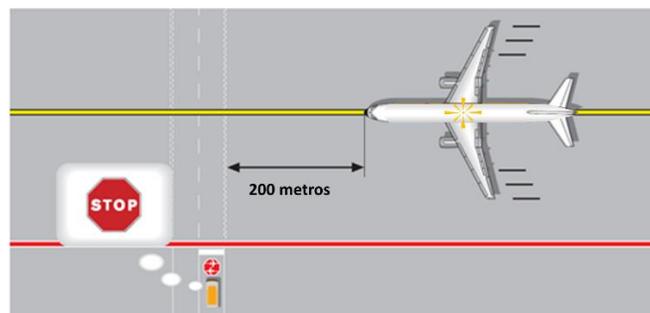
Atrás e à frente das aeronaves em movimento é necessário manter uma distância de 200m.

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 “Push Back” 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_ NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

A5_ Prevenção e Situações de Risco

Objetos Estranhos – (Foreign Object Debries)

“Foreign Object Debris” (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.

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 que se encontram nas plataformas.



Caso encontre nas plataformas FOD’s espalhados e que seja necessária uma intervenção para recolha, deve contactar o SOA através do número RIA 21686.



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



Em combustíveis líquidos não lançar o jato com demasiada pressão para evitar que o combustível se espalhe.



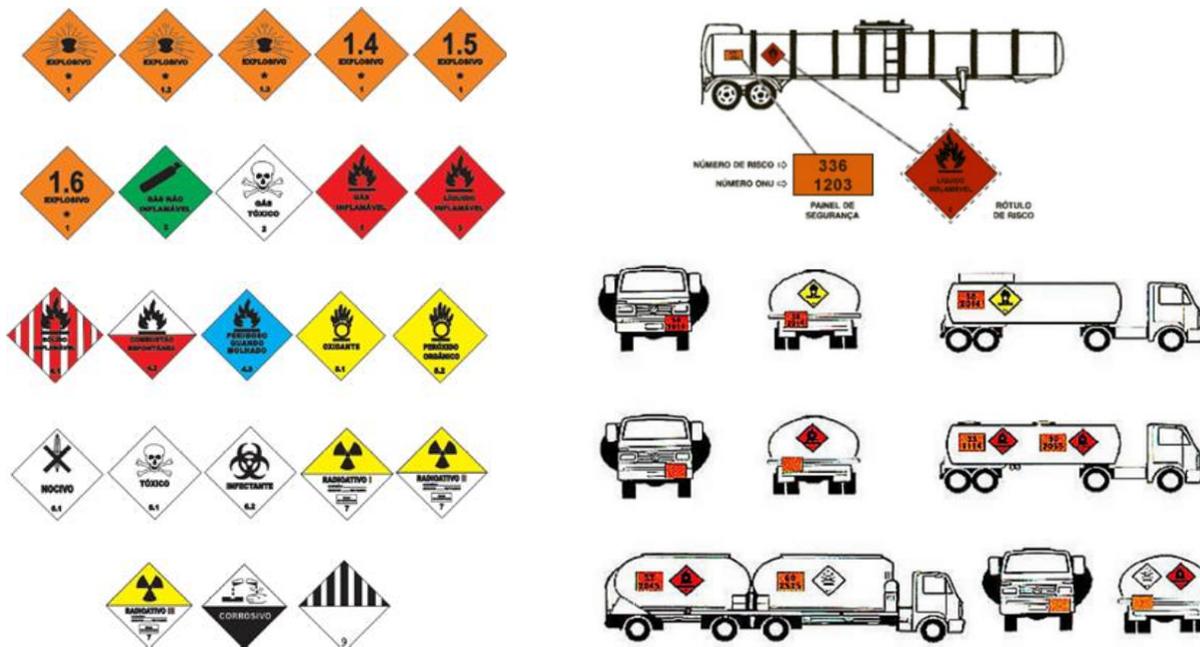
Terminar apenas depois de se assegurar de que o incêndio não se reacenderá.

Derrames de Matérias Perigosas

Substâncias, preparações ou objetos inflamáveis, tóxicos, corrosivos ou radioativos que podem, por derrame, fuga (gases), incêndio (vapores), ou explosão, provocar situações nocivas ao homem ou meio ambiente.

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 presenciar acidente envolvendo viaturas que tenham rótulo quadrado cor de laranja sinalizando mercadoria perigosa (imagens abaixo), e houver fuga de líquidos ou cheiro anormal, as regras são:

- Afaste-se da zona caminhando perpendicularmente à direção do vento;
- Se o derrame ocorre dentro de instalações, dê o alerta e abandone o edifício;
- Avise as pessoas nas imediações e proteja o acesso à zona com os meios disponíveis;
- Informe o SOA, o SUPERVISOR DO AEROPORTO E OS BOMBEIROS;
- Aguarde a chegada dos Serviços de Emergência e cumpra suas instruções;
- Evite fontes de ignição no local.



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

B_NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

B1_Normas básicas de segurança para condutores

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, deve 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 do SOA, com o objetivo de verificar os seguintes aspetos de segurança dos equipamentos e dos seus operadores:

Documentação da viatura/equipamento e do seu operador;

- Certificação 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.
- condição dos pneumáticos.
- existência de extintor.
- Ausência de fugas de óleos ou líquidos contaminantes.
- Elementos de segurança passiva (estado do para-brisas e vidros, portas, para-choques).

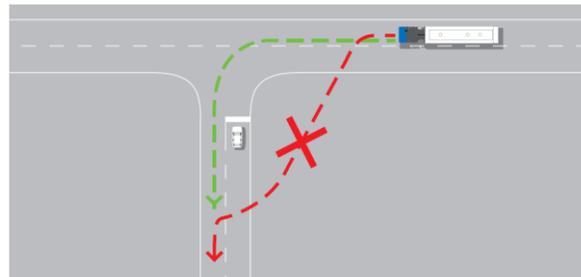
Após uma ocorrência que identifique anomalias numa viatura o operador, responsável pela mesma, tem 5 dias uteis para as corrigir, após esse período, se houver outro reporte/ocorrência com as mesmas anomalias da mesma viatura ser-lhe-á retirado o livre trânsito “dístico”, a viatura fica impedida de circular no AHD e terá de pedir novo processo de aquisição de Dístico.

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 circulação, o condutor deve fazer o desvio da via de serviço o mais tarde possível, seguindo o traçado da via.



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 (Stand);
- 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.

B.1.5.

A circulação em *TWY's* de viaturas autorizadas (viaturas dos SSLCI, FME, Manutenção ANA e outras) obedece às seguintes normas:

As viaturas que circulam livremente em *TWY's*, nas zonas destes onde existem definidas vias de serviço, que cruzam esses *TWY's*, a viatura operacional tem de fazer o cruzamento da via de serviço, circulando sobre a linha central desse *TWY* tal como as aeronaves.

A velocidade a manter-se na zona de aproximação, cerca de 100 metros antes e 100 metros após o cruzamento de qualquer via de serviço com *TWY's* é de aproximadamente 30 Km/h.

Todas as viaturas que circulam livremente nos *TWY's*, têm de:

Durante o dia, manter:

- as luzes laranjas relampejantes sempre ligadas (assinalam obstáculo na área de manobra)
- as luzes de faróis nos máximos (tornam conspícua a sua movimentação e alertam o restante tráfego)

Durante a noite, manter:

- as luzes laranjas relampejantes sempre ligadas (assinalam obstáculo na área de manobra)
- as luzes de faróis nos médios (em situação de operação normal)
- as luzes de faróis em máximos (em caso de marcha de urgência)
- as quatro luzes laranja de pisca, ligados (em caso de marcha de urgência - exceto viaturas dos SSLCI)

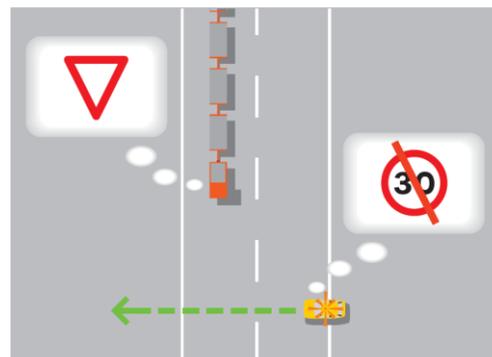
Viaturas dos SSLCI;

O acima exposto, com a exceção que estas viaturas circulam sempre com luzes azuis rotativas.

B.1.6.

Nas proximidades de viaturas com a 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 grave.

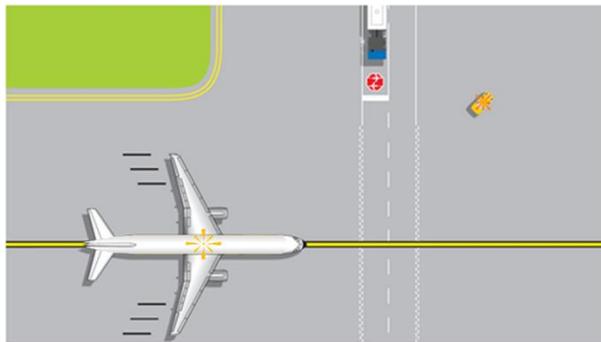


B.1.7.

Sempre que estão instalados nos veículos cintos de segurança ou qualquer outro meio de proteção de ocupantes é aconselhável a sua utilização.

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.

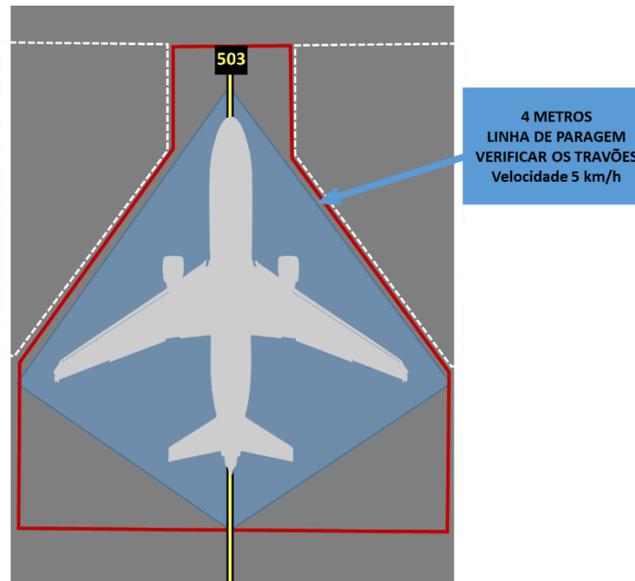
Ao conduzir em volta de uma aeronave no stand, para evitar acidentes deve fazê-lo, sempre que possível, de forma a que o lado do condutor seja o que fica mais próximo da aeronave e executar todos os procedimentos do “Círculo da segurança”.

O conceito do “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 que 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 min 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.

A 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 ou a segurança de aeronaves, pessoas, equipamentos ou infraestruturas **NÃO** é afetada. Deve haver um elemento no exterior, a sinalizar ao condutor a ausência de perigos à progressão do veículo manobrando em marcha atrás.

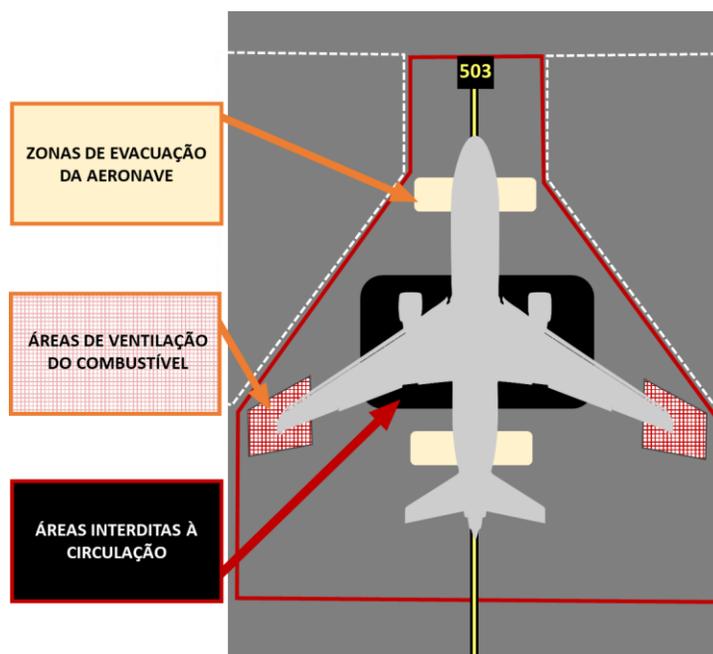
B.1.13.

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.

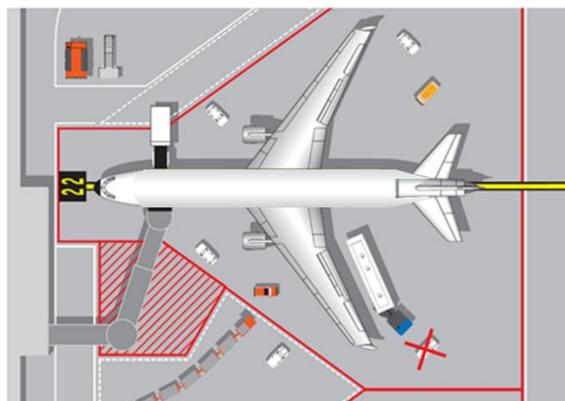


B.1.15.

Quando o APIS (Aircraft Parking Information System) está ativado, não é autorizada a passagem de viaturas cruzando o Stand e passando em frente ao equipamento APIS, de forma a evitar possíveis falhas e erros de leitura.

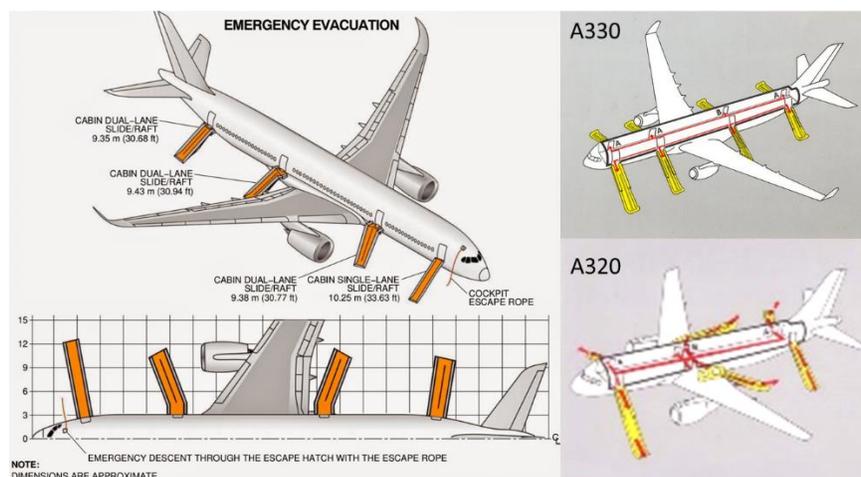
B.1.16.

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 diâmetro à volta das saídas de ventilação dos tanques de combustível da aeronave e em volta dos veículos de abastecimento de combustível.



B.1.17.

Nas operações de reabastecimento com passageiros a bordo 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 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.

Não é obrigatória a presença dos Bombeiros durante operações de reabastecimento com os passageiros a bordo, o agente de handling deve, todavia, informar sempre o Serviço de Operações Aeroportuárias dessa operação (RIA 21686).

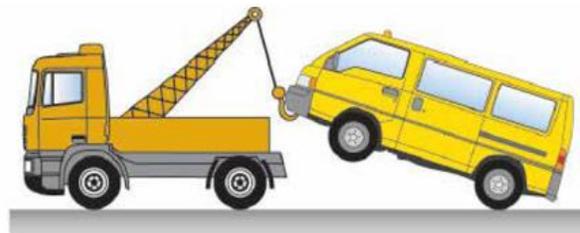
B.1.18.

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

B.1.19.

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

- É expressamente proibido efetuar abastecimentos a equipamentos de placa 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.



B_ NORMAS DE SEGURANÇA OPERACIONAIS

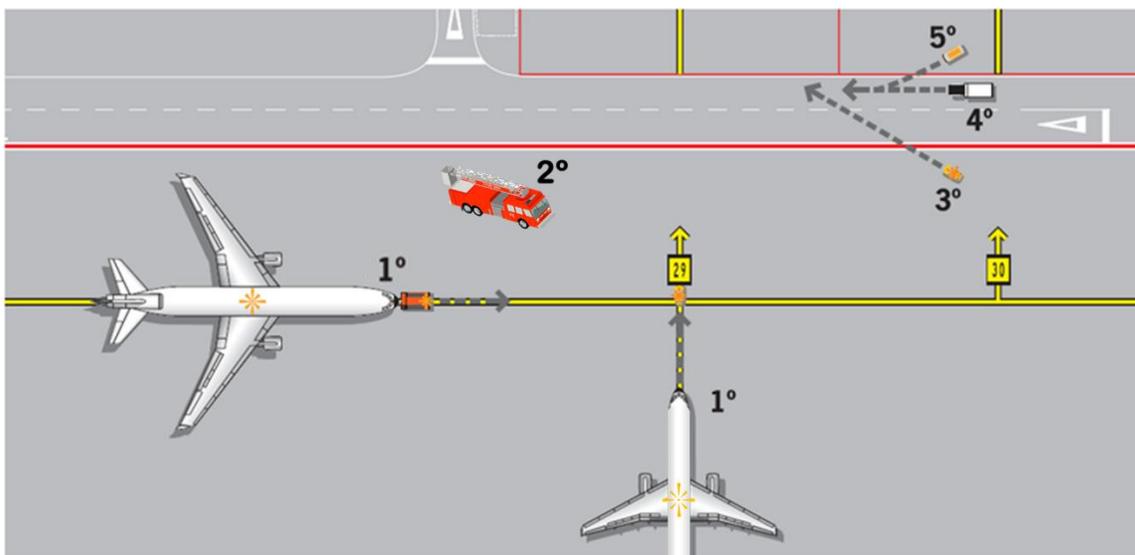
B2_Normas de Prioridades

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, durante o processo de embarque ou desembarque, têm prioridade sobre todos os restantes veículos.

Na via de serviço em frente ao Terminal 2, efetuam-se embarques a pé entre o edifício do Terminal 2 e as aeronaves estacionadas na plataforma 20. Para esse efeito, passageiros e elementos da assistência em escala, cruzam a pé as vias de serviço que ficam situadas entre os estacionamentos das aeronaves e a zona de pré-embarque anexa ao Terminal 2.

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.



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 desenhados para essa finalidade, estamos a entrar e circular na área de manobra nesse percurso. De forma a garantir a segurança operacional, todos os caminhos que cruzam com TWY's, são controlados por CCTV e devem sempre ser 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 *push back* 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 (nos cruzamentos mais extensos (TWY Whisky) e (TWY A2/Q2) que não há viaturas em marcha de emergência 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 rodoviárias 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's e/ou carga que caia num percurso da via de serviço, o condutor deverá de imediato parar no local e assinalar presença de obstáculo (caso não seja possível a sua recolha imediata, p. ex. ULD), deve ligar de imediato a luz rotativa ou relampejante de cor laranja (seja em período diurno/noturno/LVO – nas vias de serviço aplicáveis) e:

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

VIATURAS AUTORIZADAS A CIRCULAR NOS TAXIWAYS:

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

B.3.10.

As viaturas que circulam livremente em TWY's, 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.3.11.

A velocidade de circulação na área de manobra tem o limite máximo de 60Km/h (não se aplica a situações de emergência), devendo ser mais reduzido em casos em que a visibilidade ou condições do piso assim o recomende. Na zona de aproximação a qualquer via de serviço em TWY's, cerca de 100 metros antes e 100 metros após o cruzamento, é de aproximadamente 30 Km/h.

B.3.12.

Todas as viaturas que circulam livremente nos TWY's, têm de manter:

Durante o dia:

- as luzes laranjas relampejantes sempre ligadas (assinalam obstáculo na área de manobra);
- as luzes de faróis nos máximos (tornam conspícua a sua movimentação e alertam o restante tráfego)

Durante a noite:

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

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

- **Via de serviço que cruza o TWY “LIMA” ligando as Plataformas 41 e 42 à Plataforma 40;**
- **2 Vias de serviço que cruzam o TWY “WHISKY” e o TWY “CHARLIE” e liga as Plataformas 70, 80 ao restante Sistema;**
- **Via de serviço que cruza o TWY “GOLF” e liga a Plataforma 60 à Plataforma MPA;**
- **2 Vias de serviço que cruzam o TWY “ALPHA 2” e TWY “QUEBEC 2” que liga a Plataforma 12 à Plataforma 60.**

B.3.13.

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

A ligação das plataformas 41 e 42 às plataformas 30 e 40 faz-se pelo caminho que cruza o TWY “LIMA”.

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

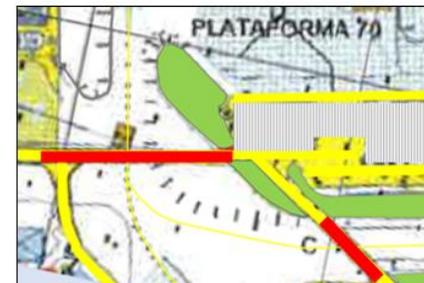


B.3.14.

- **Vias de serviço que cruzam o TWY “WHISKY” e o TWY “CHARLIE” e liga as Plataformas 70, 80 ao restante Sistema;**

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

O controlo das passagens de viaturas em NVO e em LVO é feito através de semáforos (elevados e/ou embutidos) que estão instalados na via de circulação, e que operam de acordo com o seguinte modo;



Configuração das Luzes de Taxiway (TWRLIS)	Sinalização Luminosa (encastrado)	
	OFF	ON
NVO	Desligado	
LVO		

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 “Push Back” a menos de 200 metros do caminho).

LUZES EM VERMELHO FIXO

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

B.3.15.

- **Vias de serviço que cruzam o TWY “ALPHA 2” e TWY “QUEBEC 2” que liga a Plataforma 12 à Plataforma 60 através da PISTA 17/35.**

Este caminho só funciona quando a pista 17-35 está fechada à operação de aeronaves e encerra sempre que o AHD estiver em LVO (Operações de Baixa Visibilidade).

Este é um caminho 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.



Este caminho apresenta sinais semáforos embutidos no pavimento operando H24 via ADS-B em função da distância a que o objeto seguido (as aeronaves por ADS-B se encontra do semáforo).

Não podem circular nesta via:

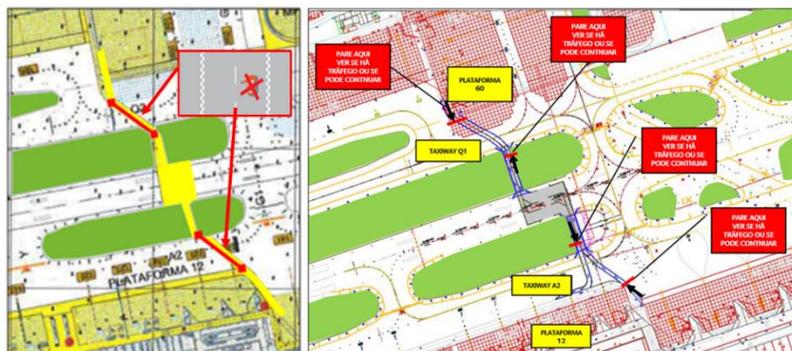
As viaturas que circulem a velocidade inferiores a 20KM/H;

E viaturas de transporte de matérias perigosas incluindo combustível.

Nota:

Este veículos e equipamentos que, por expressa necessidade, necessitem cruzar este caminho devem contatar o Serviço de Operações Aeroportuárias (RIA 21686) e coordenar a sua movimentação.

É proibido parar a viatura no percurso de cruzamento dos TWY’s A2 e Q2. (ver imagem abaixo).



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.

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

O trânsito de viaturas nestes cruzamentos dos TWY's é auxiliado por um sistema luminoso (semáforos) instalado ao longo do pavimento nas zonas de paragem (stop), funcionando 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 "Push-Back" 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 A2, PISTA 17-35 (fechada) e Q2.

LUZES EM VERMELHO FIXO ✨ ✨ ✨ ✨

Se existir um objeto monitorizado por ADSB 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 A2-Q2 é fechada.

LUZES ALTERNADAS AMARELO E VERMELHO ✨ ✨ ✨ ✨

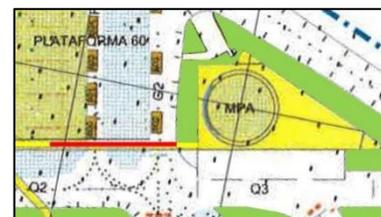
AVARIA no Sistema de Sinalização Luminosa. PARE no STOP e CONFIRME visualmente que não há tráfego prioritário em aproximação. É responsabilidade dos condutores que pretendem usar aquela via, garantir que têm reunidas as condições de segurança para fazer a travessia da via de serviço A2, PISTA 17-35 (fechada) e Q2.

Sempre que esta via de serviço está fechada, ficam colocadas barreiras físicas nas zonas de entrada para a faixa da pista 17/35. É rigorosamente proibido contornar aquelas barreiras físicas circulando fora das áreas pavimentadas. Essa proibição é extensível a todos os condutores sem exceção.

B.3.16.

- **Via de serviço que cruza o TWY "GOLF" 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 controlada pelo Serviço de Operações Aeroportuárias.



Na necessidade de se aceder a esta plataforma, deve ser contactado o SOA pelos telefones internos (RIA 21686).

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

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 exija. 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 áreas permitidas ou próximas de aeronaves durante a rotação de voos, 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 marcha atrás.

B.4.4.

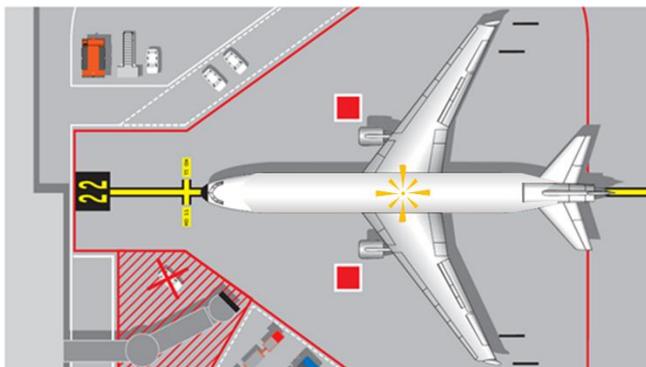
Fora das bolsas de material, nenhum veículo será posicionado a menos de 2m da aeronave (a menos que seja necessário haver contato com esta).

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 de combustível.

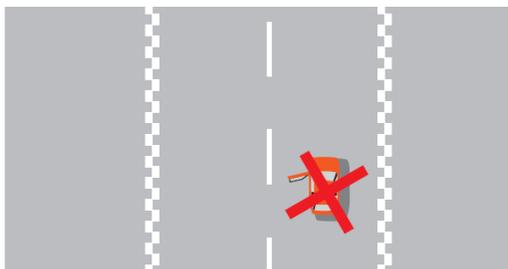


B.4.7

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 “deicing” 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 Push-Back).

O número máximo de atrelados rebocáveis é o seguinte:

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



- Reboque de paletes com carga pesada – admitem-se conjunto de três paletes



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;

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_ 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.

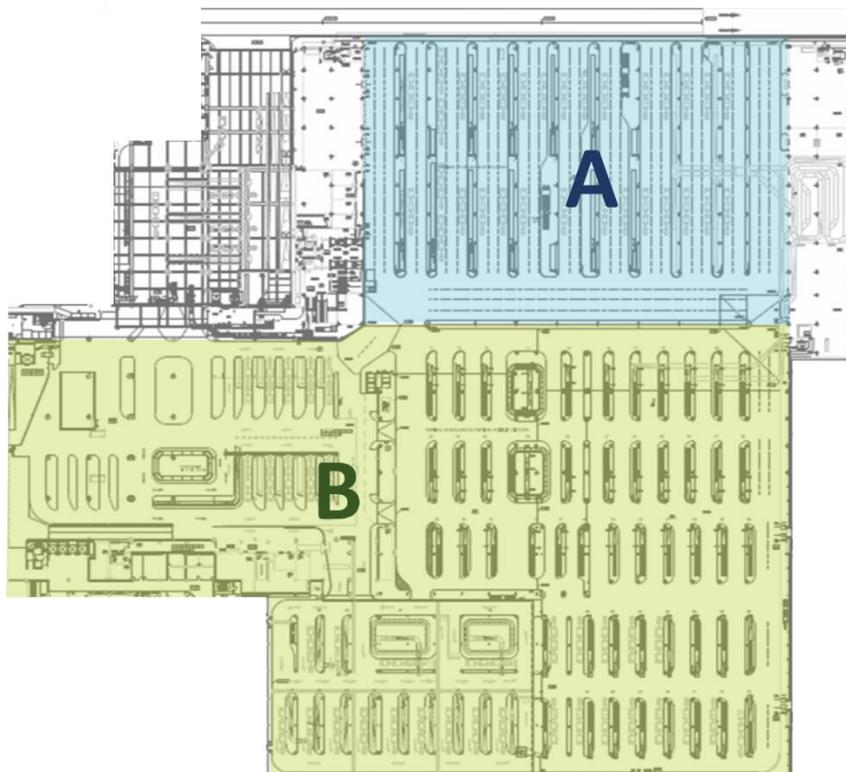
Transitoriamente a DAHD poderá aprovar exceções sempre com o intuito de evoluir para a eliminação deste risco.



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 conforme está assinalado para os sentidos de tráfego.

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



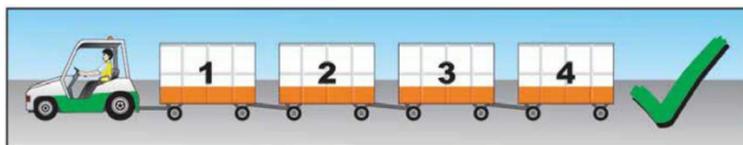
B.6.3.

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 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.

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.7.3.

É proibida qualquer atividade extra à condução impeditiva da total concentração do condutor.

B.7.4.

É proibido parar nos percursos definidos exceto se por motivos de força maior (anomalia).

Em caso de imobilização da viatura, equipamento, queda de ULD ou de carga dentro da zona de passagem das aeronaves o Serviço de Operações Aeroportuárias deve ser avisado de imediato, diretamente ou via hierarquia. Não abandone a viatura ou equipamento em caso algum.

B.7.5.

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



B.7.6.

Antes do LVO (Low Visibility Operation), a via de serviço que cruza TWY A2- RWY 17-35- TWY Q2 é encerrada com a sinalização luminosa Vermelho Fixo e barreiras adicionais, colocadas em todas as entradas da via de serviço, e a RWY 17-35 reaberta ao tráfego (circuito LVO).

B.7.7.

Quando o aeroporto está a operar em condições de LVO (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:

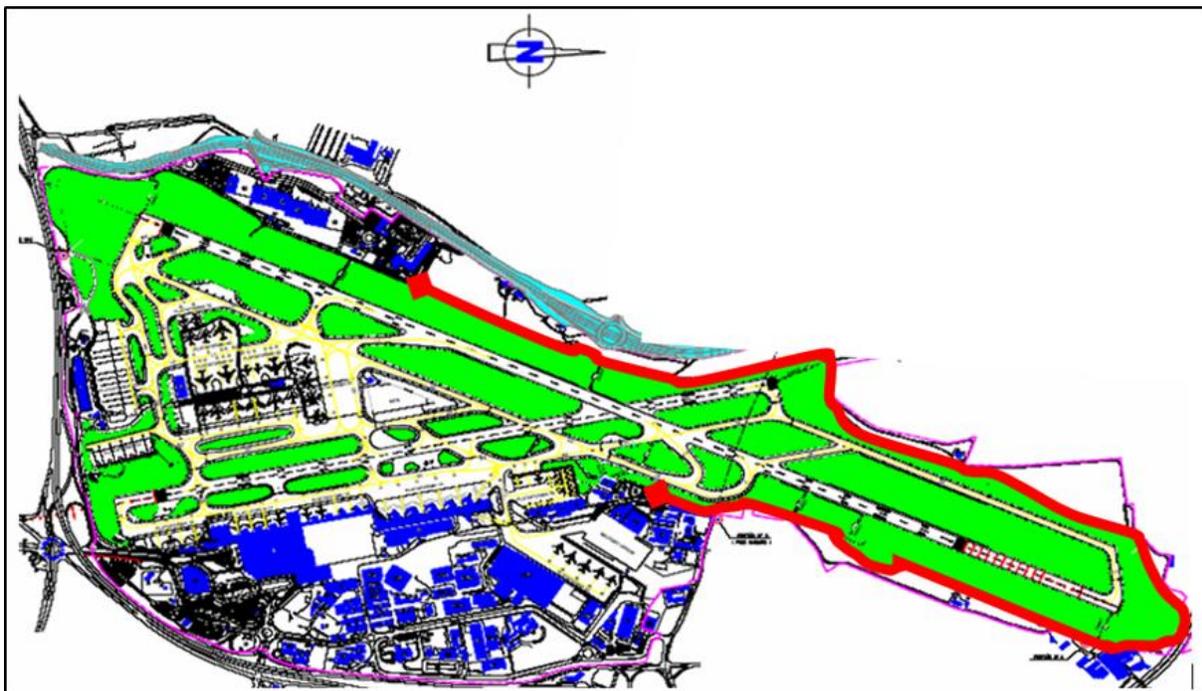
- Viaturas de manutenção;
- Viaturas Policiais;
- Tratores para reboques s/ comunicações diretas com a Torre.

B.7.8.

É interdita a circulação de quaisquer veículos no caminho periférico do Aeroporto sempre que se encontrem colocadas as correntes indicadoras de Operação em Baixa Visibilidade (LVO), incluindo todos os que, em situações normais, estão autorizados a circular nesta área.



Situações de exceção serão analisadas pelo Supervisor de Aeroporto, consideradas apenas viaturas com comunicações bilaterais com a Torre de Controlo e após autorização desta ou escoltada.



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

B.7.9.

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

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.

Alerta de Ventos Fortes

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

Os principais riscos que ventos fortes criam 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.

No Aeroporto de Lisboa está implementado um sistema que alerta os operadores e agentes de assistência em escala sempre que estão previstas condições para ocorrência de ventos fortes.

É emitida mensagem SITA pelo SUPALS com aviso de ventos fortes (intensidade média de 35 nós ou rajada máx 45 nós)

Para minimizar as consequências deste perigo, é esperado um conjunto de ações pelos operadores após a notificação de ventos fortes pelo aeroporto. Estes podem ser classificados de acordo com a velocidade prevista do vento e das rajadas e incluem algumas restrições ao manuseio e circulação de equipamentos. Os condutores devem seguir as diretivas estabelecidas pelo seu empregador de forma a minimizar os riscos deste perigo.

B.7.10.

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 removido diretamente para o interior das viaturas de limpeza;
- Reportar de imediato quaisquer objetos arrastados pelo vento;

Trovoadas / Tempestades Elétricas

Durante a ocorrência de trovoada com potencial descarga de relâmpagos no local ou quando o tempo estar anormalmente quente e seco, devem ser observadas as seguintes indicações de acordo com o ponto 3.10. da [CIA 10 2009](#)

- a) Não deverá ser iniciada qualquer operação de abastecimento;
- b) se a operação de abastecimento estiver a decorrer, deverá ser interrompida.

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 [Regulamento \(EU\) 2015/1018](#) da Comissão é obrigatório o reporte de todas as ocorrências abaixo, 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 placa 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.**
- **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: ALSGSA-safety@ana.pt

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.

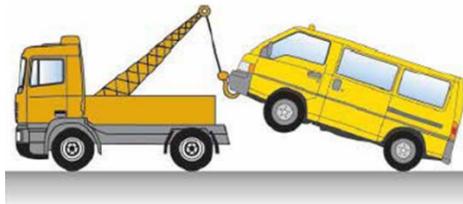
B.8.2

Veículo Avariado na Via ou Stand

O Operador do veículo deverá:



- 1 Informar o Supervisor Operacional da ANA (RIA 21431) ou Centro de Coordenação Operacional do Aeródromo (RIA 21686).
- 2 Afastar (se possível) a viatura para zona onde não cause perturbação à operação do aeroporto.
- 3 Ligar (se possível) as luzes de perigo (amarelas) 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



NÃO HÁ FERIDOS



1º CCOA
21686

2º Supervisor do Aeroporto
21725

HÁ FERIDOS



1º Posto Médico
21318

2º Bombeiros
21221/21222

3º CCOA
21686

4º PSP
21608

Supervisor do Aeroporto
21725

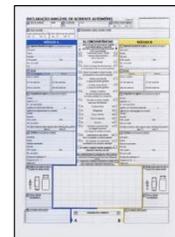
As viaturas e equipamentos só podem ser movimentadas com autorização da autoridade aeroportuária e/ou das entidades policiais exceto nos casos em que é necessário para prestar assistência a feridos encarcerados, retirar feridos, carga, correio ou animais do interior das viaturas ou equipamento e em caso

de perigo iminente de incêndio ou 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 (Polícia e/ou Operações Aeroportuárias) e só abandonam o local após a autorização destas entidades.

Os operadores devem sempre preencher a declaração amigável e garantir que é enviada uma cópia desse documento pelo elemento do Serviço Operações Aeroportuárias 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 e pelo condutor da viatura ou do equipamento, de ocorrências envolvendo veículos e aeronaves.

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

NÃO HÁ FERIDOS

☎

1º CCOA
21686

2º Supervisor do
Aeroporto
21725

HÁ FERIDOS

☎

1º Posto Médico
21318

2º Bombeiros
21221/21222

3º CCOA
21686

4º PSP
21608

5º Supervisor do
Aeroporto
21725

B.8.5.

Derrames de Combustíveis ou Contaminantes

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

- a) Conter o derrame através do corte de emergência do PIT (se possível);
- b) Informar o Serviço de 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 contactar o Núcleo de Aeródromo e/ou o SSLCI para a limpeza do local.
- c) Se o derrame é de combustível e tem área superior a uma área de 5mX5m, 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 em via de circulação de viaturas, deve garantir-se que os outros condutores são alertados e colocado absorvente sobre o combustível para evitar acidentes.
- f) Deve ser feito reporte ao Supervisor Operacional (SOA) 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 em todo o Aeródromo.

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

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 ao 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*”. 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, no ponto mais alto, uma luz amarela relampejante que deve ser ligada sempre que o veículo circula quando o aeroporto está em operação de baixa visibilidade (LVO) ou enquanto a viatura estiver a cruzar os caminhos de circulação de aeronaves (Taxiways) 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 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, independentemente se a função na sua empresa seja esta ou não.

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;
- Certificação de condução.



D.1.2.

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



D.1.3.

Para obter a “Certificação 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 sujeito a dois momentos de avaliação de conhecimentos o “Teste de Normas de Circulação no Aeródromo” e o “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 “Certificação de Condução do Aeroporto Humberto Delgado”, específica para conduzir nas áreas correspondentes a esta avaliação.

A “Certificação de Condução” fica limitada na sua validade, pelos seguintes documentos:

- **Carta de condução oficial do IMT (ou equivalente, ou guia de condução).**
- **Cartão de Identificação Aeroportuária às áreas restritas do aeroporto - com acesso às Plataformas**
- **registo de penalizações além do limite** para manter válida a Certificação de Condução do aeroporto

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.

D.1.5.

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

A “Certificação 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 “Certificação de Condução” não é transferível entre empregadores. Se o condutor passa a trabalhar para outra organização, no Aeroporto Humberto Delgado, deve voltar a iniciar todo o processo para obtenção da “Certificação de Condução”, tal como se aplica no caso do “Cartão de Identificação Aeroportuária”.

D.1.6.

Zonas de Circulação Autorizada e Tipos de Certificação 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).

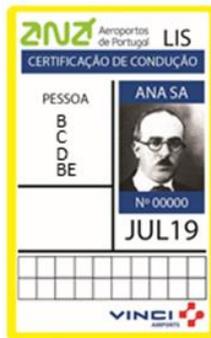
Caminho periférico zona restrita - Via de circulação à volta do perímetro do aeroporto, desde o Portão de Emergência N.º 5 (junto ao quartel bombeiros) até ao cruzamento com o acesso às instalações do GOC.

Área de manobra – Pistas e caminhos de circulação de aeronaves (taxiway’s).

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

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 carta “certificação de condução”, diferenciada pela cor.



CARTA AZUL
Caminho
periférico restrito



CARTA AMARELA
Plataformas
e Acessos

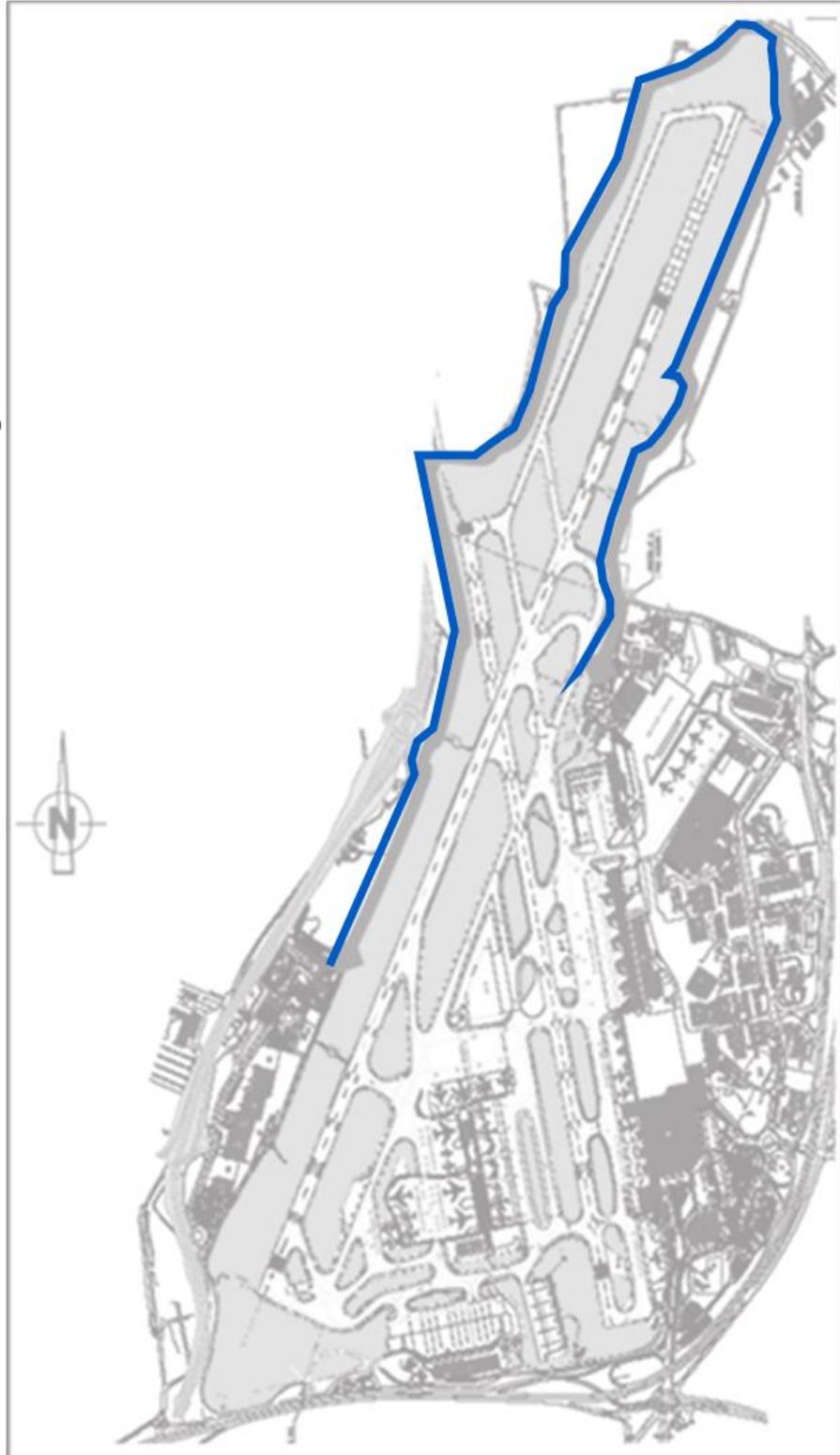


CARTA VERMELHA
Área de Manobra

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

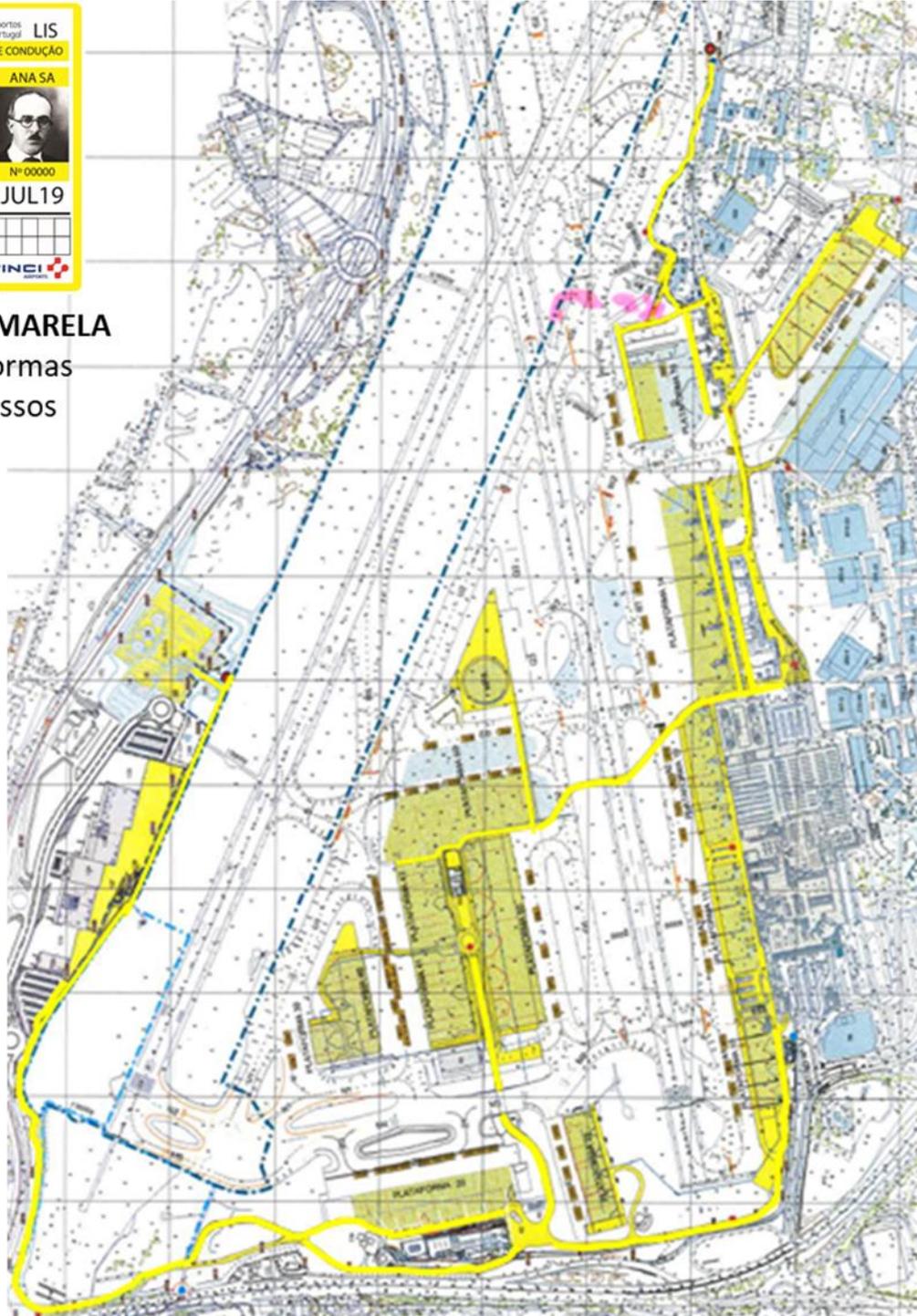


CARTA AZUL
Caminho
periférico restrito



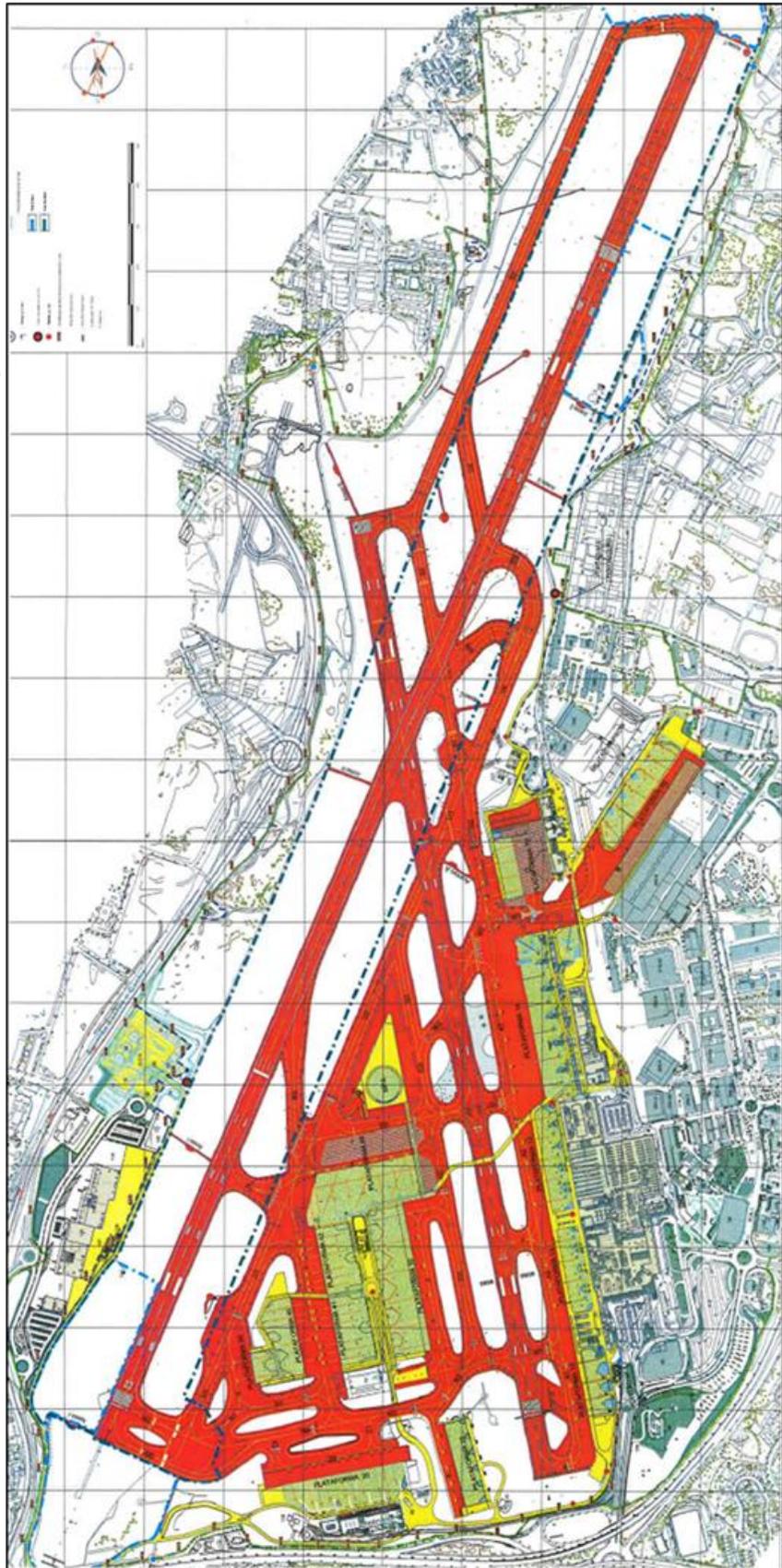


CARTA AMARELA
Plataformas
e Acessos





CARTA VERMELHA
Área de Manobra



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) Serviço de Operações Aeroportuárias;
- b) Polícia de Segurança Pública;
- c) Gabinete de Segurança do Aeroporto Humberto Delgado;

D.1.8.

Os condutores devem transportar consigo a “Certificação 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 “Certificação de Condução” e / ou o “Cartão de Identificação Aeroportuária” se encontrarem danificados ou ilegíveis, deverá ser solicitada a sua imediata renovação.

D.1.9.

As viaturas devem transportar os documentos respetivos definidos na legislação e o Livre Trânsito da viatura ou equipamento.

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

D_AUTORIZAÇÃO DE CONDUÇÃO

D2_Regime Sancionatório às Infrações de Condução

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 incumprimento das normas e procedimentos de circulação, tem como consequência a aplicação ao prevaricador das penalizações definidas na “*Tabela de Penalizações*” anexa ao presente manual.

O regime sancionatório às infrações, possibilita ao AHD ter a autoridade para poder adequadamente penalizar as violações das regras de condução e / ou impedir a circulação de condutores, veículos ou equipamentos em situação irregular, ou que se constituam como 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 e definidas;

- pelo OPA após validação junto do seu Supervisor Operacional.
- pelo G.S.A. quando envolverem trabalhadores da ANA S.A. ou outras entidades oficiais.
- pelo AHDSUP em qualquer circunstância, enquanto representante da DAHD.

Na avaliação das penalizações a atribuir, serão considerados os seguintes elementos de análise para determinação dos fatores de gravidade de incumprimento;

- Violação menor
- Violação maior
- Violação por negligência grosseira
- Reincidência

Em caso de reincidência, a penalização será agravada, este agravamento é feito da seguinte forma:

A segunda infração sofre um agravamento de duas vezes o valor correspondente à penalização atribuída; As infrações seguintes sofrem um agravamento de quatro vezes o valor correspondente à primeira penalização atribuída e poderão implicar a inibição definitiva de acesso à área de movimento.

Processo de Suspensão da Certificação 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 certificação 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 certificação 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

D3_Tabela de Penalizações

Capítulo	Artigo	Penalização	
A.1.	Organização do Aeroporto	A.1.1, A.1.2.	A definir *
A.2.	Geografia do Aeroporto Humberto Delgado	A.2.2, A.2.6.	4 dias
		A.2.1, A.2.3, A.2.4	1 dia
A.3.	Generalidades	A.3.2, A.3.3.	7 dias
		A.3.1, A.3.6.	1 dia
A.4.	Normas Básicas de segurança	A.4.1, A.4.8, A.4.12.	7 dias
		A.4.9, A.4.11, A.4.16, A.4.17, A.4.18.	4 dias
		A.4.2, A.4.3, A.4.4, A.4.5, A.4.6, A.4.10, A.4.14, A.4.15	1 dia
B.1.	Normas Básicas de segurança para condutores	B.1.6, B.1.8,	7 dias
		B.1.2, B.1.11, B.1.14, B.1.17, B.1.19	4 dias
		B.1.3, B.1.4, B.1.9, B.1.10, B.1.12, B.1.13, B.1.15, B.1.16.	1 dia
B.2.	Prioridades	B.2.1 (pontos 1, 2 e 3), B.2.3	7 dias
		B.2.1 (pontos 4 e 5), B.2.2, B.2.3,	4 dias
B.3.	Cruzamentos de Taxiways	B.3.1, B.3.2, B.3.3, B.3.4, B.3.5	7 dias
		B.3.6, B.3.7, B.3.11.	4 dias
		B.3.8, B.3.9	1 dia
B.4.	Paragem e estacionamento de viaturas	B.4.6, B.4.8.	4 dias
		B.4.1, B.4.2, B.4.3, B.4.4, B.4.5, B.4.7, B.4.9.	1 dias
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.6.2, B.6.5,	4 dias
		B.6.1, B.6.3, B.6.4, B.6.8,	1 dia
B.7.	Operação em LVO e condições meteorológicas adversas	B.7.8.	7 dias
		B.7.1, B.7.4, B.7.5,	4 dias
		B.7.2, B.7.3,	1 dia
B.8.	Reporte de ocorrências	B.8.2 (ponto 4), B.8.3, B.8.4	7 dia
		B.8.1, B.8.2 (Pontos 1, 2, 3, e 5) B.8.5, B.8.8	1 dia
C.1.	Autorização de acesso	C.1.1, C.1.2.	1 dia
D.1.	Condições de acesso	D.1.8	7 dias
		D.1.2	1 dia

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