

prata $925/1000$, com 40 mm de diâmetro e 27 g de massa, com uma tolerância de mais ou menos $1/100$ na massa e no toque, e têm o bordo serrilhado.

Artigo 6.º

Características visuais da moeda

A moeda de colecção alusiva ao Campeonato Mundial de Futebol — Alemanha 2006 apresenta as seguintes gravuras:

- a) No anverso, no plano central, a estilização de um anfiteatro desportivo, acompanhado pela legenda «República Portuguesa», tendo, na parte superior, o Escudo Nacional com a esfera armilar e, na parte inferior, a identificação do valor facial da moeda, «10 Euro»;
- b) No reverso, a estilização de uma bola em movimento, tendo na parte superior a legenda circular «Campeonato Mundial de Futebol», envolvendo a legenda «FIFA Alemanha 2006».

Artigo 7.º

Curso legal e poder liberatório

A moeda cunhada ao abrigo do presente decreto-lei tem curso legal e poder liberatório apenas em Portugal, mas ninguém pode ser obrigado a receber num único pagamento mais de 50 unidades desta moeda, excepto o Estado, através das caixas do Tesouro, o Banco de Portugal e as instituições de crédito cuja actividade consista em receber depósitos do público.

Artigo 8.º

Comercialização

A comercialização da moeda cunhada ao abrigo do presente decreto-lei é feita de acordo com as disposições aplicáveis do Decreto-Lei n.º 178/88, de 19 de Maio, até à publicação do novo regime legal das moedas de colecção.

Artigo 9.º

Receitas do Estado

1 — O valor facial das moedas colocadas em circulação constitui receita do Estado, sendo entregue pelo Banco de Portugal à Direcção-Geral do Tesouro.

2 — A receita do Estado gerada com a comercialização da moeda cunhada ao abrigo do presente decreto-lei é consignada ao pagamento do respectivo custo de produção, mediante inscrição de dotação com compensação em receita administrada pela Direcção-Geral do Tesouro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 3 de Novembro de 2005. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos*.

Promulgado em 29 de Novembro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 2 de Dezembro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 218/2005

de 14 de Dezembro

O objectivo de melhorar o elevado nível de segurança alcançado na navegação aérea em face do aumento de tráfego previsto impõe que se dê continuidade às políticas e práticas concertadas, neste domínio, no âmbito da União Europeia.

Nesse sentido, a Directiva n.º 94/56/CE, do Conselho, de 21 de Novembro — transposta para o ordenamento jurídico nacional através do Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de Agosto —, estabelece os princípios fundamentais que devem reger os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil, facilitando a sua rápida realização.

A experiência tem demonstrado que, frequentemente, antes de um acidente, algumas ocorrências e outras deficiências podem ser reveladoras da existência de riscos para a segurança da aviação civil. Por isso, o aumento da segurança da aviação civil impõe um melhor conhecimento dessas ocorrências, o que facilitará a respectiva análise e a adopção das acções correctivas necessárias em tempo útil.

Com esse objectivo foi publicada a Directiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, que institui o sistema de comunicações de ocorrências, garantindo a comunicação, recolha, armazenamento, protecção e divulgação das informações relevantes nesta matéria.

Os Estados membros devem adoptar as medidas necessárias para a criação de um sistema de comunicação obrigatória de ocorrências, o que passa pela transposição da Directiva n.º 2003/42/CE, a que se procede com o presente decreto-lei. Institui-se um sistema de comunicação de ocorrências no âmbito da aviação civil que garante a recolha, armazenamento, protecção e tratamento das comunicações de ocorrências, a avaliação da sua influência na segurança aérea e a divulgação da informação resultante pelas partes interessadas, com o objectivo de contribuir para o aumento da segurança aérea, em cumprimento das normas comunitárias mencionadas e das obrigações internacionais a que Portugal se encontra adstrito, nomeadamente as que constam dos anexos n.ºs 6 e 8 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Nesta matéria deve ainda ter-se em conta que o EUROCONTROL «Safety Regulatory Requirement 2» (ESARR 2) estabelece igualmente a obrigatoriedade da implementação de um sistema que assegure, para além da comunicação das ocorrências relacionadas com a gestão de tráfego aéreo, a sua correcta avaliação ao nível da segurança aérea, com o objectivo da prevenção de futuros acidentes e incidentes, incluindo-se na previsão do ESARR 2 a comunicação à autoridade aeronáutica, para além de outras ocorrências, dos acidentes e incidentes graves. Considerando que, no âmbito das ocorrências relacionadas com a gestão de tráfego aéreo, foram estabelecidos, pelo EUROCONTROL, com o objectivo de harmonização dos níveis de segurança a nível europeu, requisitos regulamentares de segurança (ESARR), que Portugal, enquanto Estado signatário da Convenção Internacional que instituiu o EUROCONTROL, está obrigado a cumprir, o presente decreto-lei

cria, também, a obrigatoriedade de comunicação dos acidentes e incidentes graves relacionados com a gestão de tráfego aéreo, sem prejuízo da notificação dos acidentes e incidentes prevista no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de Agosto, mantendo-se a obrigatoriedade desta notificação ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA). Por fim, tipificam-se os ilícitos contra-ordenacionais estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a tutelar.

Foram ouvidas a Comissão Nacional de Protecção de Dados e as associações representativas do sector.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil.

2 — É instituído o sistema de comunicações de ocorrências, com a finalidade de contribuir para o aumento da segurança aérea e de promover a prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves, através da garantia de comunicação, recolha, armazenamento, protecção e divulgação das informações relevantes.

3 — A comunicação de ocorrências visa a prevenção de acidentes e incidentes, não podendo ser utilizada para apuramento de qualquer tipo de responsabilidade.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se a todas as ocorrências com aeronaves de matrícula portuguesa, a ocorrências com aeronaves de matrícula estrangeira utilizadas por operadores nacionais ou estrangeiros estabelecidos em Portugal e ainda a aeronaves de matrícula estrangeira quando as ocorrências previstas no presente decreto-lei se verificarem no espaço aéreo ou território nacionais.

2 — O presente decreto-lei aplica-se a ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam corrigidas, sejam susceptíveis de pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes e quaisquer terceiros.

3 — As ocorrências referidas no número anterior encontram-se elencadas e descritas nos anexos I e II do presente decreto-lei, que dele fazem parte integrante.

Artigo 3.º

Definições e siglas

Para efeitos deste diploma, entende-se por:

a) «Acidente» um acontecimento relacionado com a operação de uma aeronave ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram

com essa intenção tenham desembarcado e no qual se verifique o seguinte:

1) Uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida nas circunstâncias seguintes:

- i*) Encontrar-se na aeronave;
- ii*) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado dessa aeronave;
- iii*) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

As circunstâncias atrás indicadas não relevam quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação;

2) Uma aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural de que resulte:

- i*) A alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, de comportamento ou de voo; e
- ii*) A necessidade de uma reparação importante ou a substituição do componente afectado.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem ao motor, às suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, pontas das asas, antenas, pneus, travões, carenagens, pequenas amolgadelas ou furos no revestimento da aeronave;

3) Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;

b) «Aeronave» qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar que não as do ar sobre a superfície terrestre;

c) «Despersonalização» a supressão, nas comunicações efectuadas, de quaisquer dados pessoais relativos ao autor, bem como de pormenores técnicos susceptíveis de conduzir à identificação do autor ou de terceiros por inferência a partir de tais informações;

d) «GPIAA» o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves;

e) «INAC» o Instituto Nacional de Aviação Civil;

f) «Incidente» um acontecimento, que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave que afecte ou possa afectar a segurança de exploração;

g) «Incidente grave» um incidente que envolva circunstâncias que indiquem ter estado iminente a ocorrência de um acidente, considerando como tais, designadamente, os constantes da listagem publicada na AIP Portugal;

h) «Ocorrência» qualquer interrupção operacional, defeito, erro ou qualquer outra circunstância irregular que tenha influenciado ou tenha podido influenciar a segurança do voo e que não tenha resultado num acidente ou num incidente grave.

Artigo 4.º**Comunicação de ocorrências**

1 — As ocorrências referidas no artigo 2.º são obrigatoriamente comunicadas ao INAC por qualquer entidade ou pessoa que delas tenha conhecimento no exercício das suas funções.

2 — Estão especialmente sujeitos ao dever de comunicação referido no número anterior:

- a) Os directores de operações de voo;
- b) O operador ou pilotos comandantes de aeronaves;
- c) Os responsáveis dos gabinetes de segurança de voo das operadoras;
- d) Os responsáveis técnicos e pessoal técnico de empresas de projecto, produção e manutenção de aeronaves;
- e) O pessoal de certificação de manutenção de aeronaves;
- f) Os directores de aeroportos, aeródromos e heliportos;
- g) Os controladores de tráfego aéreo e supervisores de controlo de tráfego aéreo;
- h) Os responsáveis das entidades a que incumba a instalação, modificação, manutenção, reparação, verificações em voo e inspecção de ajudas rádio instaladas em território nacional;
- i) Os responsáveis pelas entidades que explorem actividades relacionadas com a assistência em escala de aeronaves.

Artigo 5.º**Comunicação**

1 — Os acidentes e incidentes graves, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de Agosto, devem ser notificados no prazo máximo de seis horas ao GPIAA, devendo ser comunicados ao INAC no mesmo prazo.

2 — A comunicação das ocorrências previstas no presente diploma, bem como dos incidentes classificados como não graves nos termos do Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de Agosto, deve ser feita ao INAC, no prazo máximo de setenta e duas horas, preferencialmente por via electrónica ou ainda por via postal ou fax.

3 — As comunicações previstas nos números anteriores contêm todas as informações especificadas em modelo a aprovar por portaria do membro do Governo que tutela o sector da aviação civil.

4 — A comunicação de ocorrências pode ainda obedecer às especificações fixadas pelas entidades referidas no n.º 2 do artigo 4.º, constantes dos respectivos manuais da organização e aprovados pelo INAC.

5 — A descrição da ocorrência deve ser efectuada de forma clara e concisa, contendo todos os pormenores dos factos ocorridos ou dos vestígios encontrados, bem como qualquer informação adicional ou recomendação pertinente para o esclarecimento da situação.

6 — Quando haja lugar à tomada de acções correctivas pela organização competente, deve ser enviada descrição detalhada das mesmas.

7 — No caso de não estarem disponíveis todos os pormenores técnicos da ocorrência e das acções correctivas tomadas no prazo previsto para a comunicação, esta será feita com a informação disponível no momento, devendo ser posteriormente actualizada, logo que existam informações adicionais.

8 — O formato a utilizar e as condições técnicas de transmissão e recepção, quando seja usado meio electrónico, são objecto de acordo prévio com o INAC.

Artigo 6.º**Análise da informação**

1 — A informação resultante das comunicações recebidas é analisada pelos serviços competentes do INAC e tratada de forma a garantir, quer interna, quer externamente, a confidencialidade dos dados, das fontes de informação e a confiança do pessoal da aviação civil.

2 — Sem prejuízo dos poderes conferidos na lei às autoridades judiciais, a identificação das pessoas que comunicam as ocorrências, acidentes e incidentes graves e de qualquer interveniente tem carácter confidencial.

3 — Os dados recolhidos serão armazenados numa base de dados existente no INAC, criada especificamente para o efeito.

4 — Os acidentes e os incidentes graves devem ser armazenados na base de dados referida no número anterior.

Artigo 7.º**Intercâmbio de informações**

1 — O INAC participa no intercâmbio de informações, colocando à disposição das autoridades competentes dos restantes Estados membros e da Comissão Europeia todas as informações relevantes relacionadas com a segurança aérea armazenadas na base de dados referida no n.º 3 do artigo anterior.

2 — Quando receber uma comunicação de ocorrência, o INAC deve introduzi-la na base de dados e notificar, sempre que necessário, a autoridade competente do Estado membro onde se verificou a ocorrência, onde a aeronave está registada, onde a aeronave foi fabricada e ou onde o operador está certificado.

Artigo 8.º**Divulgação de informações**

1 — Qualquer entidade responsável pela regulação da segurança da aviação civil ou pelos inquéritos sobre acidentes e incidentes tem acesso à informação sobre as ocorrências recolhidas e trocadas em conformidade com o disposto nos artigos 6.º e 7.º com vista à melhoria contínua dos mecanismos de segurança e de prevenção das ocorrências.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 6.º, o INAC publica anualmente, para informação geral sobre o nível de segurança na aviação civil, uma análise sobre a segurança aérea com informação sobre os tipos de ocorrências recolhidos através do regime de comunicação obrigatória de ocorrências.

3 — O INAC pode publicar outras comunicações despersonalizadas.

Artigo 9.º**Protecção de informações**

1 — O INAC toma as medidas necessárias, nos termos da legislação nacional, para assegurar a confidencialidade das informações por ele recebidas nos termos do presente decreto-lei.

2 — Independentemente do tipo ou classificação da ocorrência, do acidente ou do incidente grave, o nome

e o endereço de qualquer pessoa nunca são registados na base de dados a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º

3 — Sem prejuízo das normas de direito penal aplicáveis, o INAC abstém-se de proceder judicialmente relativamente a infracções não premeditadas ou resultantes de negligência de que tome conhecimento exclusivamente por terem sido objecto de comunicação ao abrigo do sistema nacional de comunicação obrigatória de ocorrência, excepto em casos de negligência grosseira.

4 — O comportamento do trabalhador que comunique, nos termos do presente decreto-lei, as ocorrências de que tenha conhecimento não é passível de procedimento disciplinar.

5 — O disposto no presente artigo não prejudica a aplicação das disposições legais relativas ao acesso das autoridades judiciais à informação.

Artigo 10.º

Comunicação voluntária

Fora das situações previstas no n.º 3 do artigo 2.º do presente decreto-lei, qualquer pessoa ou qualquer das pessoas mencionadas no n.º 2 do artigo 4.º devem comunicar ao INAC outras ocorrências que considerem que põem em perigo ou sejam susceptíveis de pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa ou bens na sua proximidade ou no solo, de que tenham conhecimento.

CAPÍTULO II

Ocorrências, acidentes ou incidentes graves relacionados com a gestão de tráfego aéreo

Artigo 11.º

Análise das ocorrências

1 — Qualquer ocorrência do âmbito da gestão de tráfego aéreo considerada como tendo tido implicações significativas na segurança de voo ou na capacidade de prestação de serviços seguros de tráfego aéreo será imediatamente objecto de uma análise ou avaliação técnica da responsabilidade do INAC.

2 — O INAC pode analisar ou avaliar qualquer ocorrência do âmbito da gestão de tráfego aéreo quando considerar que da sua avaliação podem ser extraídas conclusões em matéria de segurança aérea.

3 — A gravidade e o risco associado a cada ocorrência analisada ou avaliada são determinados de acordo com o documento EUROCONTROL «Severity classification scheme for safety occurrences in ATM».

4 — A análise das ocorrências implica uma avaliação objectiva das suas causas, identificando em que extensão o sistema ATM contribuiu, ou pode ter contribuído, para o risco ocorrido.

5 — Os resultados da avaliação da ocorrência, bem como da análise das causas, são registados pelo INAC na base de dados a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º

Artigo 12.º

Recomendações de segurança e acções correctivas

1 — O INAC, após a análise ou avaliação de uma ocorrência, pode, ouvido o prestador de serviços envolvido, propor recomendações de segurança e determinar medidas correctivas a implementar pelo prestador.

2 — A implementação das recomendações de segurança e das medidas correctivas é acompanhada pelo INAC, sempre que necessário.

Artigo 13.º

Ocorrências que envolvam aeronaves ou serviços de tráfego aéreo militares

O INAC e a Força Aérea Portuguesa estabelecem formas de cooperação relativamente a um sistema de comunicação conjunto de ocorrências, prevendo, designadamente, a colaboração entre o pessoal técnico do INAC a quem está cometida a função de análise das ocorrências e a comissão de investigação militar, para a avaliação das ocorrências do âmbito da gestão de tráfego aéreo.

Artigo 14.º

Notificação ao EUROCONTROL

O INAC envia anualmente ao EUROCONTROL uma notificação baseada nos dados recolhidos e registados na base de dados a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º

Artigo 15.º

Comunicação de acidentes ou incidentes graves

1 — Sem prejuízo da obrigatoriedade de notificação de acidentes e incidentes graves a que se refere o Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de Agosto, e que devem ser notificados no prazo máximo de seis horas ao GPIAA, devem ser comunicados ao INAC, no mesmo prazo e nos termos e para os efeitos do presente decreto-lei, os acidentes ou incidentes graves relacionados com a gestão de tráfego aéreo.

2 — Os acidentes ou incidentes graves referidos no número anterior encontram-se previstos nas alíneas a) e b) do anexo II ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

CAPÍTULO III

Contra-ordenações

Artigo 16.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil muito grave:

- a) A violação do disposto no artigo 4.º;
- b) A violação por parte do empregador do disposto no n.º 4 do artigo 9.º;
- c) A violação do disposto no artigo 15.º

2 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil grave:

- a) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 5.º;
- b) A violação do disposto no n.º 6 do artigo 5.º

3 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil leve a violação do disposto nos n.ºs 2 a 5 do artigo 5.º

Artigo 17.º

Competência do INAC

1 — Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei

n.º 145/2002, de 21 de Maio, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas.

2 — Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei aplica-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 18.º

Produto das coimas

O montante das coimas cobradas pelo INAC, em execução do presente decreto-lei, reverte em 60% para o Estado e em 40% para o INAC.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de Outubro de 2005. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Diogo Pinto de Freitas do Amaral — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa — Mário Lino Soares Correia.

Promulgado em 28 de Novembro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Novembro de 2005.

O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

ANEXO I

Lista de ocorrências relacionadas com a operação, manutenção, reparação e fabrico de aeronaves e gestão de tráfego aéreo de notificação obrigatória.

1 — Para efeitos do presente anexo entende-se por:

- a) «ACAS (*airborne collision avoidance system*)» o sistema anticolisão entre aeronaves;
- b) «AC/DC (*alternate current/direct current*)» a corrente alterna ou corrente contínua;
- c) «APU (*auxiliary power unit*)» a unidade auxiliar de potência;
- d) «ATC (*air traffic control*)» o controlo de tráfego aéreo;
- e) «ATIS (*automatic terminal information service*)» o serviço automático de informação de região terminal;
- f) «ATM (*air traffic management*)» a gestão de tráfego aéreo, designação que compreende a agregação dos serviços de controlo de tráfego aéreo (ATS), os serviços de gestão do espaço aéreo (ASM) e os serviços de gestão dos fluxos de espaço aéreo (ATFM), que asseguram a operação segura e eficiente de uma aeronave durante todas as fases do seu voo;
- g) «CFIT (*controlled flight into terrain*)» o incidente no qual uma aeronave, sob controlo da tripulação, voou em direcção ao terreno, obstáculo ou água, sem prévia percepção por parte da tripulação da inevitabilidade do incidente;
- h) «CRM (*crew resource management*)» a gestão de recursos da tripulação;

- i) «ETOPS (*extended range twin engine operations*)» operações de longo alcance com aeronaves bimotoras;
- j) «FOD (*foreign object damage*)» o dano causado por objecto estranho;
- l) «GNPS (*global navigation position system*)» o sistema global de posicionamento de navegação por satélite;
- m) «GPWS/TAWS (*ground proximity warning system/terrain awareness and warning system*)» os sistemas de detecção e aviso de proximidade de terreno;
- n) «IMC (*instrument meteorological conditions*)» as condições meteorológicas de voo por instrumentos;
- o) «Incurção na pista (*runway incursion*)» qualquer ocorrência verificada no interior de um aeródromo que envolva a presença incorrecta de uma aeronave, veículo ou pessoa nas áreas protegidas de uma superfície designada para aterragens e descolagens;
- p) «JAA (*Joint Aviation Authorities*)» a Organização das Autoridades Comuns de Aviação Civil;
- q) «MEL (*minimum equipment list*)» a lista de equipamento mínimo;
- r) «PSE (*primary structure element*)» o elemento da estrutura primária da aeronave, que contribui significativamente para suportar cargas em voo, no solo e de pressurização e cuja falha possa resultar num evento catastrófico para a aeronave;
- s) «QNH» a pressão atmosférica no aeródromo reduzida ao nível do mar;
- t) «QFE» a pressão atmosférica ao nível do aeródromo (ou da soleira da pista);
- u) «Quase colisão» a situação que, na opinião do notificante, poderia resultar numa colisão sob diferentes circunstâncias ou em que a colisão só não aconteceu por acaso;
- v) «RAT (*ram air turbine*)» a turbina auxiliar de potência accionada pela deslocação do ar exterior;
- x) «RA (*resolution advisory*)» a instrução de alertas de proximidade;
- z) «RPM» rotações por minuto;
- aa) «RVSM (*reduced vertical separation minimum*)» a separação vertical mínima reduzida;
- bb) «Saída de pista (*runway excursion*)» qualquer saída de pista por parte de uma aeronave a descolar ou a aterrar;
- cc) «ATS (*air traffic services*)» os serviços de tráfego aéreo;
- dd) «SSR (*secondary surveillance radar*)» o radar secundário;
- ee) «V₁ (*critical engine failure velocity — take-off decision speed*)» a velocidade de decisão para descolagem.

2 — O presente anexo subdivide-se nas seguintes partes:

- A — Operações de aeronave;
- B — Factores técnicos relativos à aeronave;
- C — Manutenção e reparação da aeronave;
- D — Serviços de tráfego aéreo, instalações e serviços de terra;
- E — Factores humanos.

A — Operações de aeronave

1 — Operação da aeronave:

a) Manobras para evitar a colisão:

- i) Risco de colisão com outra aeronave, terreno ou objecto ou qualquer situação que torne apropriada uma manobra para evitar esse risco;
- ii) A colisão com outra aeronave, terreno ou objecto;
- iii) Destinada a evitar outras situações de falta de segurança;

b) Incidentes à descolagem e aterragem, incluindo a aterragem forçada ou de precaução. Incidentes tais como a aterragem antes do início da pista e a ultrapassagem dos limites finais ou laterais da pista. Descolagem, descolagem abortada, aterragem ou tentativa de aterragem em pista fechada, ocupada ou errada. Incurções na pista;

c) Incapacidade de obtenção do desempenho operacional (*performance*) previsto durante a descolagem ou a subida inicial;

d) Nível crítico de combustível ou incapacidade de transferir combustível ou de utilizar a quantidade total de combustível utilizável;

e) Perda de controlo (incluindo perda de controlo parcial ou temporária), independentemente das causas;

f) Ocorrências a velocidade próxima ou acima de V_1 originadas por uma situação perigosa ou potencialmente perigosa ou sua causadora (por exemplo, descolagem abortada, embate da cauda na pista, perda de potência do motor, etc.);

g) Aproximação falhada que produza uma situação perigosa ou potencialmente perigosa;

h) Desvio significativo não intencional da velocidade, rota ou altitude pretendidas (superior a 300 pés), independentemente das causas;

i) Descida abaixo da altura/altitude de decisão ou da altura/altitude mínima de descida sem a referência visual requerida;

j) Perda da noção da posição da aeronave relativamente à sua posição real, ou em relação à de outra aeronave;

l) Falha nas comunicações entre a tripulação de voo (CRM) ou entre esta e o pessoal de cabina, ATC ou pessoal técnico;

m) Aterragem dura (aterragem que obrigue a uma inspecção apropriada);

n) Ultrapassagem dos limites admissíveis de centragem de combustível;

o) Introdução incorrecta de um código SSR ou acerto incorrecto da subescala de um altímetro;

p) Programação incorrecta ou introdução errada de dados nos equipamentos utilizados para navegação ou cálculos de desempenho operacional, ou utilização de dados incorrectos;

q) Recepção ou interpretação incorrecta de mensagens radiotelefónicas;

r) Avaria ou mau funcionamento do sistema de combustível com efeitos no abastecimento e ou distribuição do combustível;

s) Saída não intencional de uma aeronave de uma superfície pavimentada;

t) Colisão entre uma aeronave e qualquer outra aeronave, veículo ou objecto no solo;

u) Accionamento involuntário e ou incorrecto de qualquer comando;

v) Incapacidade de conseguir a configuração pretendida para qualquer fase do voo, por exemplo, trem de aterragem e portas, estabilizadores, hipersustentadores de bordos de ataque e de fuga;

x) Situação de risco ou risco potencial resultante de qualquer simulação de condições de emergência durante o treino ou verificações de sistemas;

z) Vibração anormal;

aa) Accionamento de qualquer sistema primário de aviso associado à manobra da aeronave, como, por exemplo, aviso de configuração, de perda (vibração do *manche*), de excesso de velocidade, etc., salvo se:

i) A tripulação determinar, de forma conclusiva, que a indicação é falsa e na condição de o falso aviso não resultar numa situação de dificuldade ou de perigo devido à reacção da tripulação; ou

ii) O sistema tiver sido accionado para fins de treino ou de ensaio;

bb) Aviso GPWS/TAWS, quando:

i) A aeronave se aproxime demasiado do solo relativamente ao que estava planeado ou do que seria expectável;

ii) O aviso surja em condições meteorológicas de voo por instrumentos (IMC) ou durante a noite e se conclua que foi desencadeado por uma razão de descida muito elevada (modo 1); ou

iii) O aviso resulte de não ter sido seleccionado o trem de aterragem e ou os hipersustentadores no ponto correcto durante a fase de aproximação (modo 4); ou

iv) Qualquer dificuldade ou risco resulte ou pudesse ter resultado da reacção da tripulação ao aviso, por exemplo, eventual redução da separação em relação ao outro tráfego. Isto pode incluir avisos de qualquer modo ou tipo, nomeadamente avisos genuínos, perturbações ou falsos avisos;

cc) Alerta GPWS/TAWS quando qualquer situação de dificuldade ou perigo resulte ou possa ter resultado da reacção da tripulação ao alerta;

dd) ACAS RA (*resolution advisory*);

ee) Incidente com o sopro dos reactores ou do hélice que resulte em danos significativos ou ferimentos graves.

2 — Emergências:

a) Incêndio, explosão, fumo ou emanações tóxicas, mesmo quando o incêndio tenha sido extinto;

b) Utilização de qualquer procedimento não habitual pelo pessoal de voo ou de cabina para lidar com uma emergência, quando:

i) O procedimento existe mas não é utilizado;

ii) O procedimento não existe;

iii) O procedimento existe mas é incompleto ou inadequado;

iv) O procedimento é incorrecto;

v) É utilizado o procedimento incorrecto;

- c) Inadequação de quaisquer procedimentos de emergência, mesmo quando utilizados para operações de manutenção, treino ou ensaio;
- d) Qualquer acontecimento que leve a uma evacuação de emergência;
- e) Despressurização;
- f) Utilização de qualquer equipamento de emergência ou dos procedimentos previstos para situações de emergência;
- g) Declaração de emergência (*mayday* ou *pan*);
- h) Avaria em qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo todas as portas de saída e a respectiva iluminação, mesmo quando esta seja detectada durante operações de manutenção, treino ou ensaio;
- i) Situações que exijam a utilização de oxigénio de emergência por qualquer membro da tripulação.

3 — Incapacitação da tripulação:

- a) Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo para o desempenho da sua função, mesmo que ocorra imediatamente antes da partida, se se considerar que poderia ter resultado em incapacitação após a descolagem;
- b) Incapacitação de qualquer membro da tripulação de cabina que o torne incapaz de desempenhar deveres ou tarefas essenciais em situação de emergência.

4 — Ferimentos. — Ocorrências que provoquem ou possam provocar ferimentos significativos em passageiros ou membros da tripulação, mas que não sejam classificáveis como acidente.

5 — Meteorologia:

- a) Queda de raio que provoque danos na aeronave ou a falha ou avaria de qualquer sistema essencial;
- b) Queda de granizo que provoque danos na aeronave ou a falha ou avaria de qualquer sistema essencial;
- c) Turbulência severa que provoque ferimentos aos ocupantes ou que implique uma inspecção adequada da aeronave;
- d) Cisalhamento do vento (*windshear encounter*);
- e) Condições de formação de gelo que provoquem dificuldades de controlo da aeronave, danos na aeronave ou falha ou avaria de qualquer sistema essencial.

6 — Segurança:

- a) Interferência ilegal na aeronave, incluindo ameaça de bomba ou sequestro;
- b) Dificuldades em controlar passageiros embriagados, violentos ou desordeiros;
- c) Descoberta de passageiro clandestino.

7 — Outras ocorrências:

- a) Repetição de tipos específicos de ocorrências cuja notificação não seja considerada obrigatória quando se verificam isoladamente mas que, devido à sua frequência, constituam um risco potencial;
- b) Colisão com uma ave que resulte em danos na aeronave ou falha ou avaria de qualquer sistema essencial;

- c) Entrada em esteira de turbulência de outra aeronave;
- d) Outra ocorrência de qualquer tipo que se considere ter colocado em perigo ou poder colocar em perigo a aeronave ou os seus ocupantes a bordo ou em terra.

B — Factores técnicos relativos à aeronave

1 — Estruturas. — Nem todas as avarias estruturais devem ser notificadas. É necessário proceder a uma avaliação técnica para decidir se a avaria é suficientemente grave para ser notificada. Podem ser considerados os seguintes exemplos:

- a) Dano causado a um elemento da estrutura primária (PSE) não qualificado como tolerante ao dano (elemento de vida limitada);
- b) Dano ou defeito que ultrapasse os limites máximos de um PSE designado como tolerante ao dano;
- c) Dano ou defeito de um elemento estrutural, que ultrapasse as tolerâncias admissíveis, cuja falha possa reduzir a rigidez estrutural a um tal ponto que os limites estabelecidos para instabilidades aeroelásticas oscilatórias (*flutter*), para perda de efectividade dos comandos devido aos efeitos de deformações elásticas (*control reversal*) e para divergências de sustentação (*divergence*), deixem de ser respeitados;
- d) Dano ou defeito de um elemento estrutural que possa provocar a libertação de peças ou fragmentos de peças susceptíveis de causar ferimentos aos ocupantes da aeronave;
- e) Dano ou defeito de um elemento estrutural que possa pôr em risco o correcto funcionamento de sistemas. V. a parte B, n.º 2;
- f) Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave em voo.

2 — Sistemas:

- a) Falha, avaria ou mau funcionamento significativos de qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos que torne impossível cumprir de forma satisfatória os procedimentos operacionais, treinos, etc.;
- b) Incapacidade da tripulação para controlar um sistema, nomeadamente:
 - i) Acções não comandadas;
 - ii) Resposta incorrecta ou incompleta, incluindo a limitação ou rigidez de movimentos;
 - iii) Ultrapassagem dos limites estabelecidos;
 - iv) Desengate mecânico ou falha;
- c) Avaria ou mau funcionamento de qualquer função integrada num sistema;
- d) Interferências no sistema ou entre sistemas;
- e) Falha ou mau funcionamento do dispositivo de protecção de um sistema ou do sistema de emergência associado;
- f) Perda de redundância do sistema;
- g) Ocorrências provocadas pelo comportamento imprevisto de um sistema;
- h) Para tipos de aeronaves com sistemas principais, subsistemas ou conjuntos de equipamento únicos, falha, avaria ou mau funcionamento significativo em qualquer sistema principal, subsistema ou conjunto de equipamentos;

- i) Para tipos de aeronaves com sistemas principais, subsistemas ou conjuntos de equipamentos múltiplos e independentes, falha, avaria ou mau funcionamento significativo em mais de um sistema principal, subsistema ou conjunto de equipamentos;
- j) Operação de qualquer sistema primário de aviso associado a sistemas ou equipamentos da aeronave, salvo se a tripulação determinar, de forma conclusiva, que a indicação é falsa, na condição de o falso aviso não resultar numa situação de dificuldade ou de risco devido à acção da tripulação;
- l) Fuga de fluidos hidráulicos, combustível, óleos ou outros fluidos que resulte em risco de incêndio ou na possibilidade de contaminação perigosa da estrutura da aeronave, seus sistemas ou equipamentos ou risco para os ocupantes;
- m) Avaria ou mau funcionamento de qualquer sistema indicador que possa originar indicações erróneas para a tripulação;
- n) Avaria ou mau funcionamento significativo de um sistema, detectado numa fase crítica do voo;
- o) Ocorrências que dêem origem a uma degradação significativa do desempenho operacional real relativamente ao aprovado e que tenham provocado uma situação de risco (tendo em conta o grau de rigor do método de cálculo do desempenho operacional), incluindo a capacidade de travagem, o consumo de combustível, etc.;
- p) Assimetria dos comandos de voo, por exemplo, hipersustentadores de bordo de ataque e de fuga, *spoilers*, etc.

O apêndice n.º 1 ao presente anexo, que dele faz parte integrante, fornece uma lista de exemplos de ocorrências cuja comunicação é obrigatória que decorrem da aplicação dos critérios gerais acima elencados.

3 — Sistemas de propulsão (incluindo motores, hélices, rotores) e unidades auxiliares de potência (APU):

- a) Falha total, corte ou avaria de um motor;
- b) Velocidade excessiva ou incapacidade para controlar a velocidade de qualquer componente rotativo (por exemplo, APU, motor de arranque, máquina de ciclo pneumático, turbina, rotor ou hélice);
- c) Avaria ou mau funcionamento de qualquer parte do sistema propulsor que possa causar uma ou mais das seguintes situações:
 - i) Projecção de componentes ou fragmentos de componentes;
 - ii) Fogo não controlado no interior ou exterior ou fuga de ar quente;
 - iii) Impulso numa direcção diferente da seleccionada pelo piloto;
 - iv) Impossibilidade de accionamento ou accionamento involuntário do sistema de inversão do impulso;
 - v) Incapacidade de controlar a potência, o impulso ou as rotações por minuto;
 - vi) Falha da estrutura de fixação do motor;
 - vii) Falha parcial ou total de uma parte essencial do sistema de propulsão;
 - viii) Emanações de fumos densos e visíveis ou concentrações de produtos tóxicos suficientes para incapacitar a tripulação ou os passageiros;
- ix) Incapacidade de, através dos procedimentos normais, cortar um motor;
- x) Incapacidade de voltar a pôr em marcha um motor operacional;
- d) Falha, alteração ou oscilações significativas não controladas de impulso/potência, classificadas como falha de propulsão quando:
 - i) Se trate de uma aeronave monomotor; ou
 - ii) Sejam consideradas excessivas para a situação em causa; ou
 - iii) Possam afectar mais de um motor numa aeronave plurimotora, especialmente no caso de aeronaves bimotoras; ou
 - iv) Envolvam uma aeronave plurimotora quando o mesmo tipo de motor ou um tipo de motor semelhante é utilizado numa instalação em que este tipo de acontecimento possa ser considerado perigoso ou crítico;
- e) Qualquer defeito detectado numa peça de vida limitada susceptível de levar à sua substituição antes de terminada a sua vida útil;
- f) Defeitos com origem comum que possam causar uma taxa de paragem do motor em voo tão elevada que exista a possibilidade de paragem de mais de um motor durante o mesmo voo;
- g) Impossibilidade de accionar ou accionamento involuntário de um dispositivo de controlo ou limitador do motor;
- h) Ultrapassagem dos parâmetros do motor;
- i) Ingestão de objectos estranhos susceptíveis de causar danos (FOD);
- j) Avaria ou mau funcionamento de qualquer parte do hélice ou do sistema de propulsão que possa provocar um ou vários dos seguintes problemas:
 - i) Velocidade excessiva do hélice, com ultrapassagem dos limites estabelecidos;
 - ii) Desenvolvimento de resistência excessiva ao avanço;
 - iii) Impulso em direcção diferente da seleccionada pelo piloto;
 - iv) Separação parcial ou total do conjunto do hélice;
 - v) Desequilíbrio excessivo;
 - vi) Movimento não controlado das pás do hélice, para posições inferiores à posição mínima de passo fino, em voo;
 - vii) Incapacidade de colocar o hélice em bandeira;
 - viii) Incapacidade de alterar o passo do hélice;
 - ix) Alteração não controlada do passo do hélice;
 - x) Flutuação não controlável do binário (*torque*) ou da velocidade;
 - xi) Separação de outras peças;
- l) Avaria ou defeito da caixa de transmissão do rotor principal, ou da fixação desta, que possa provocar a separação, em voo, do conjunto do rotor e ou avaria no seu controlo;
- m) Defeito do rotor de cauda, da respectiva transmissão ou de sistemas com finalidades equivalentes;

- n) Paragem ou avaria da APU quando esta tenha de estar disponível por força dos requisitos operacionais, por exemplo, ETOPS, MEL;
- o) Incapacidade de parar a APU;
- p) Exceder os limites de rotações por minuto permitidos;
- q) Incapacidade de arrancar a APU quando tal era necessário por motivos operacionais.

4 — Factores humanos. — Todo o incidente no qual uma característica ou inadaptação da concepção da aeronave possa ter levado a um erro de utilização susceptível de ter um efeito perigoso ou catastrófico.

5 — Outras ocorrências:

- a) Toda a ocorrência originada por características ou inadaptações da concepção da aeronave e que tenha provocado um erro de operação susceptível de ter consequências perigosas ou catastróficas;
- b) Ocorrência cuja notificação não é normalmente considerada obrigatória (por exemplo, relativa ao mobiliário e equipamentos de cabina, sistemas de água, etc.) que possa pôr em risco a aeronave ou os seus ocupantes;
- c) Incêndio, explosão, fumo ou emanações tóxicas ou incómodas;
- d) Qualquer outro evento que possa pôr a aeronave em perigo ou afectar a segurança dos seus ocupantes, bem como de pessoas ou bens na proximidade da aeronave ou no solo;
- e) Avaria ou mau funcionamento do sistema de aviso aos passageiros que torne inaudíveis as respectivas comunicações;
- f) Falha do controlo do ajuste do assento do piloto durante o voo.

C — Manutenção e reparação da aeronave

a) Montagem incorrecta de peças ou componentes da aeronave detectada durante a realização de uma inspecção ou procedimento de ensaio, não destinado especificamente a essa finalidade.

b) Fuga no sistema de purga de ar quente (*bleed air*) que provoque um dano estrutural.

c) Qualquer defeito detectado numa peça de vida limitada susceptível de levar à sua substituição antes de terminada a sua vida útil.

d) Qualquer dano ou deterioração (por exemplo, fracturas, fendas, corrosão, delaminação, descolamento, etc.), independentemente das suas causas (tais como vibrações, perda de rigidez ou falha estrutural):

- i) Numa estrutura primária ou PSE (tal como definido no manual de reparações estruturais da aeronave), quando tal dano ou deterioração exceder os limites admissíveis especificados no referido manual e exigir a reparação ou a substituição completa ou parcial do elemento afectado;
- ii) Numa estrutura secundária, que coloque ou possa ter colocado a aeronave em risco;
- iii) No motor, hélice ou sistema de rotor de helicóptero.

e) Avaria, defeito ou mau funcionamento de qualquer sistema ou equipamento, ou dano ou deterioração constatados por uma organização de manutenção no decorrer do cumprimento de uma directiva de navegabilidade

ou de outra instrução obrigatória emitida por uma autoridade reguladora, quando:

- i) For detectada na primeira acção de cumprimento dessa directiva ou instrução;
- ii) Em qualquer acção de cumprimento posterior, se se concluir que estão ultrapassados os limites admissíveis especificados nessas instruções e ou quando não existirem procedimentos de reparação/rectificação disponíveis.

f) Falha no funcionamento de qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo todas as portas de saída e a respectiva iluminação, mesmo quando detectada durante operações de manutenção ou de ensaio.

g) Não cumprimento ou erros significativos na execução dos trabalhos constantes dos procedimentos de manutenção da aeronave.

h) Produtos, peças, dispositivos e materiais de origem desconhecida ou suspeita.

i) Instruções ou procedimentos de manutenção enganosos, incorrectos ou insuficientes que possam conduzir a erros de manutenção.

j) Avaria ou mau funcionamento dos equipamentos utilizados no solo para o teste ou verificação dos sistemas e equipamentos das aeronaves, quando as inspecções de rotina e os procedimentos de teste previstos não identifiquem claramente o problema e este conduza a uma situação de risco.

D — Serviços de tráfego aéreo, instalações e serviços de terra

1 — Serviços de tráfego aéreo (STA). — V. o anexo II e o apêndice n.º 2 do presente anexo, que dele faz parte integrante, que fornecem uma lista de ocorrências relacionadas com os serviços de tráfego aéreo cuja notificação é obrigatória.

2 — Aeródromos e instalações aeroportuárias:

- a) Derramamentos significativos de combustível durante o abastecimento;
- b) Erro na quantidade de combustível abastecido que possa afectar significativamente a autonomia, o desempenho operacional, a centragem ou a resistência estrutural da aeronave.

3 — Passageiros, bagagem e carga:

- a) Contaminação significativa da estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave resultante do transporte da bagagem ou carga;
- b) Distribuição incorrecta de passageiros, bagagem ou carga que possa ter efeitos significativos na massa ou centragem da aeronave;
- c) Distribuição incorrecta da bagagem ou carga (incluindo bagagem de mão) que possa por qualquer razão representar um risco para a aeronave, seu equipamento ou ocupantes ou que impeça a evacuação de emergência;
- d) Distribuição incorrecta dos contentores de carga ou de outros volumes de grandes dimensões ou peso;
- e) Transporte ou tentativa de transporte de mercadorias perigosas em violação da regulamentação aplicável, incluindo a sua rotulagem e embalagem incorrectas.

4 — Assistência/prestação de serviços em terra às aeronaves:

- a) Avaria ou mau funcionamento dos equipamentos utilizados no solo para o teste ou verificação

dos sistemas e equipamentos das aeronaves, quando as inspecções de rotina e os procedimentos de teste previstos não identifiquem claramente o problema, e este conduza a uma situação de risco;

- b) Não cumprimento ou erros significativos no que respeita aos procedimentos de assistência à aeronave;
- c) Abastecimento com combustível ou com outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorrecto (incluindo oxigénio e água potável).

E — Factores humanos

1 — Devem ser comunicadas todas as ocorrências que, não estando incluídas em qualquer das categorias anteriores, tenham, através de factores humanos:

- a) Causado directamente a ocorrência; ou
- b) Contribuído para estabelecer as condições propícias à ocorrência; ou
- c) Provocado um agravamento das suas consequências; ou
- d) Atrasado ou impedido a recuperação de uma situação de falta de segurança ou de risco.

2 — Esta determinação é aplicável a todas as classes de ocorrência anteriormente consideradas, nomeadamente as verificadas na operação da aeronave, na sua concepção, projecto, fabrico, manutenção ou reparação, ou ainda na gestão ou controlo do tráfego aéreo.

APÊNDICE N.º 1

Lista de exemplos de ocorrências cuja notificação é obrigatória e que resultam da aplicação dos critérios gerais previstos na parte B, n.º 2, do anexo I a sistemas específicos.

1 — Ar condicionado/ventilação:

- a) Falha total do sistema de arrefecimento dos equipamentos de aviónicos;
- b) Despressurização.

2 — Piloto automático:

- a) Falha do sistema de voo automático em executar a operação pretendida, enquanto ligado;
- b) Dificuldade significativa da tripulação para controlar a aeronave, com o sistema de voo automático ligado;
- c) Falha de qualquer dispositivo para desligar o sistema de voo automático;
- d) Mudança não controlada do modo de voo automático seleccionado.

3 — Comunicações:

- a) Falha ou mau funcionamento do sistema de aviso aos passageiros que torne inaudíveis as respectivas comunicações;
- b) Falha total das comunicações durante o voo.

4 — Sistema eléctrico:

- a) Falha de um sistema de distribuição de energia eléctrica (AC/DC);
- b) Falha total ou parcial de mais de um sistema gerador de energia eléctrica;
- c) Falha do sistema de emergência gerador de energia eléctrica.

5 — Cockpit/cabina/carga:

- a) Falha do controlo do ajuste do assento do piloto durante o voo;
- b) Falha de qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo o sistema de sinalização de evacuação de emergência, saídas de emergência, iluminação, etc.;
- c) Falha da capacidade de retenção do sistema de carregamento da carga.

6 — Sistemas de protecção contra incêndios:

- a) Avisos de incêndio, salvo os que forem imediatamente confirmados como falsos;
- b) Avaria ou mau funcionamento do sistema de detecção/protecção contra incêndio/fumo, que possa conduzir à falha ou diminuição da capacidade de detecção/protecção contra incêndios;
- c) Falha de aviso em caso de incêndio/fumo real.

7 — Comandos de voo:

- a) Assimetria dos dispositivos hipersustentadores de bordo de fuga ou de ataque, dos redutores de sustentação (*spoilers*), etc.;
- b) Limitação dos movimentos, rigidez, imperfeição ou resposta lenta na operação dos sistemas de comando de voo primários ou dos sistemas associados de compensação ou de bloqueio;
- c) Ultrapassagem dos limites da amplitude de movimento das superfícies de comando de voo;
- d) Vibração das superfícies de comando de voo sentida pela tripulação;
- e) Desconexão ou falha mecânica dos comandos de voo;
- f) Interferência significativa com o controlo normal da aeronave ou degradação das características de voo.

8 — Sistema de combustível:

- a) Avaria no sistema de indicação da quantidade de combustível que possa resultar na falha total de indicação ou na indicação errada da quantidade de combustível a bordo;
- b) Fuga de combustível que originou perda de grandes quantidades, em risco de incêndio ou de contaminação;
- c) Avaria ou mau funcionamento dos sistemas de largada de emergência de combustível em voo que resulte na perda inadvertida de quantidades significativas, em risco de incêndio, na contaminação perigosa de equipamentos da aeronave ou na impossibilidade de proceder à largada de emergência do combustível em voo;
- d) Avaria ou mau funcionamento do sistema de combustível que tenham tido efeitos significativos no abastecimento e ou distribuição do combustível;
- e) Impossibilidade de transferir ou utilizar a quantidade total de combustível utilizável.

9 — Sistema hidráulico:

- a) Falha de um sistema hidráulico (apenas em operação ETOPS);
- b) Falha do sistema de isolamento;
- c) Falha de mais de um circuito hidráulico;
- d) Falha do sistema hidráulico de reserva;
- e) Extensão inadvertida da RAT.

10 — Sistema de detecção/protecção de gelo:

- a) Falha ou redução do desempenho do sistema antigelo/degelo;
- b) Falha de mais de um sistema de aquecimento dos sensores de pressão, temperatura e ângulo de ataque;
- c) Assimetria na eliminação de gelo da asa;
- d) Acumulação anormal de gelo afectando significativamente o desempenho operacional de controlo da aeronave;
- e) Visibilidade da tripulação significativamente afectada.

11 — Sistemas indicadores/de aviso/de registo:

- a) Avaria ou mau funcionamento de qualquer sistema de indicação ou de alerta, que possam levar a tripulação a tomar acções inadequadas relativamente a um sistema essencial da aeronave;
- b) Falha de uma luz vermelha de alarme num sistema;
- c) Painel de instrumentos electrónico (*glass cockpit*);
- d) Falha ou avaria de um ou mais visores electrónicos ou computadores, com funções de visualização de alarmes.

12 — Sistema de trem de aterragem/travões/pneus:

- a) Fogo nos travões;
- b) Perda significativa da capacidade de travagem;
- c) Travagem assimétrica que provoque um desvio significativo de trajectória;
- d) Avaria no sistema de extensão por gravidade do trem de aterragem em todas as situações (incluindo os ensaios de rotina);
- e) Extensão/recolha não pretendida do trem de aterragem e respectivas portas;
- f) Rebentamento de mais de um pneu.

13 — Sistemas de navegação (incluindo os sistemas de aproximação de precisão) e sistemas de dados de navegação (*air data*):

- a) Falha ou avarias múltiplas nos equipamentos de navegação;
- b) Falha total ou avarias múltiplas no equipamento do sistema de dados de navegação;
- c) Indicações com erros significativos;
- d) Erros significativos de navegação atribuídos a dados incorrectos ou a erros de codificação da base de dados;
- e) Desvios inesperados na trajectória lateral ou vertical não comandados pelo piloto;
- f) Problemas com as ajudas de navegação terrestres que provoquem erros significativos de navegação, não associados com transições dos sistemas de navegação por inércia para sistemas de navegação rádio.

14 — Oxigénio para aeronaves pressurizadas:

- a) Falha do abastecimento de oxigénio para o *cockpit*;
- b) Falha do abastecimento de oxigénio para um número significativamente elevado de passageiros (mais de 10%), incluindo situações detectadas durante operações de manutenção ou ensaio.

15 — Sistema de purga de ar (*bleed air*):

- a) Fuga de ar quente de purga que accione o aviso de incêndio ou provoque avarias estruturais;
- b) Falha de todos os sistemas de purga de ar;
- c) Avaria no sistema de detecção de fugas de purga de ar.

APÊNDICE N.º 2

Lista de ocorrências a que se refere a parte D, n.º 1, do anexo I

a) Fornecimento de informações incorrectas, inadequadas ou enganosas provenientes de qualquer fonte em terra, por exemplo, ATC, Serviço Automático de Informação de Região Terminal (ATIS), serviços meteorológicos, bases de dados de navegação, cartas, gráficos, manuais, etc.

b) Fornecimento de uma autorização que infrinja os mínimos de separação terreno aplicáveis.

c) Fornecimento incorrecto de QNH.

d) Erro de transmissão, de recepção ou de interpretação de mensagens importantes de que resulte uma situação perigosa.

e) Infracção dos mínimos de separação aplicáveis.

f) Violação de espaço aéreo.

g) Interferência ilegal nas comunicações rádio.

h) Falha ao nível das instalações STA terrestres ou por satélite.

i) Falha grave ao nível dos serviços ATC/ATM ou degradação considerável das infra-estruturas do aeródromo.

j) Obstrução da área de movimento de um aeródromo por parte de aeronaves, veículos, animais ou objectos estranhos, de que resulte uma situação perigosa ou potencialmente perigosa.

l) Erros de sinalização ou sinalização inadequada de qualquer obstrução ou perigo nas áreas de movimento de um aeródromo, de que resulte uma situação perigosa ou potencialmente perigosa.

m) Falha, deficiente funcionamento ou ineficácia da iluminação do aeródromo.

ANEXO II

Lista de ocorrências de segurança do âmbito dos serviços de tráfego aéreo que devem obrigatoriamente ser reportadas

1 — Serviços de tráfego aéreo (ATM):

a) Acidentes, em particular os seguintes tipos de acidente, de interesse específico para a comunidade de gestão de tráfego aéreo:

i) Colisão no ar;

ii) Voo controlado contra o solo (CFIT);

iii) Colisão entre aeronaves no solo;

iv) Colisão entre uma aeronave no ar e uma ave ou um veículo/outra aeronave no solo;

v) Colisão no solo entre uma aeronave e veículo, pessoa, animal, obstáculo;

vi) Outros acidentes de interesse especial, incluindo perda de controlo em voo, devido a vórtices ou condições meteorológicas;

b) Incidentes, em particular os seguintes tipos de incidentes, de interesse particular para a comunidade de gestão de tráfego aéreo:

1) Quase colisão, compreendendo situações específicas em que uma aeronave e outra aeronave,

o solo, um veículo, uma pessoa, animal ou objecto sejam apercebidos como demasiado próximos um do outro:

- i) Infracção a mínimos de separação;
 - ii) Separação inadequada;
 - iii) Quase situação de voo controlado contra o solo (quase CFIT);
 - iv) Incursão na pista com necessidade de manobra evasiva;
- 2) Potencial para uma colisão ou quase colisão, incluindo situações específicas com potencial para serem um acidente ou uma quase colisão, se outra aeronave estiver na vizinhança:
- i) Incursão na pista sem necessidade de manobra evasiva;
 - ii) Saída de pista por uma aeronave;
 - iii) Incumprimento por uma aeronave de uma instrução/autorização do controlo de tráfego aéreo;
 - iv) Incumprimento por uma aeronave de uma regulamentação aplicável de gestão de tráfego aéreo, nomeadamente não cumprimento por uma aeronave de procedimentos ATM publicados, violação/penetração não autorizada de espaço aéreo e não cumprimento por uma aeronave, em relação ao prescrito em regu-

lamentação aplicável, de estar provida de equipamentos relacionados com ATM ou da sua operação;

c) Ocorrências específicas de ATM, compreendendo as situações em que a capacidade de providenciar serviços ATM seguros seja afectada, incluindo as situações em que só por algum acaso a operação segura de aeronaves não tenha sido posta em perigo, nomeadamente:

- 1) Incapacidade de providenciar o serviço de gestão do tráfego aéreo:
 - i) Incapacidade de providenciar serviços de tráfego aéreo;
 - ii) Incapacidade de providenciar serviços de gestão do espaço aéreo;
 - iii) Incapacidade de providenciar serviços de gestão do fluxo de tráfego aéreo;
- 2) Falha na função comunicação;
- 3) Falha na função vigilância;
- 4) Falha na função processamento de dados e distribuição;
- 5) Falha na função navegação;
- 6) Falha do sistema de segurança contra actos ilícitos (*security*) do sistema ATM;

Outras ocorrências, identificadas como parte dos requisitos de supervisão de programas específicos (por exemplo, requisitos de supervisão tais como os identificados no Programa RVSM).



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLUÍDO 5%)

€ 0,80



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://www.dre.pt>
Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



INCM

IMPrensa NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro
Forca Vouga
Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 58 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
Telef. 21 324 04 07/8 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
Telef. 21 840 10 24 Fax 21 840 09 61
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29