

## AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

### Regulamento n.º \_\_\_\_/2026

*Sumário:* **Procede à alteração do Regulamento da ANAC n.º 833/2010, de 8 de novembro.**

O Regulamento da ANAC n.º 833/2010, de 8 de novembro, determinou a obrigatoriedade dos operadores certificados para transporte aéreo comercial, titulares de um certificado de operador de trabalho aéreo ou de um certificado de operador de trabalho aéreo, de estabelecerem e manterem um programa de prevenção de acidentes e de segurança de voo, tendo revogado o Regulamento n.º 19/2003, que aprovou as normas relativas ao programa de prevenção de acidentes e de segurança de voo dos operadores nacionais.

Sucede que, entretanto, foi publicada regulamentação da União Europeia aplicável às operações aéreas que acautelam já a maior parte da presente matéria, designadamente no quadro das atividades da aviação civil abrangidas pelo Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, e que, por sua vez, dá origem a diversos regulamentos de execução e delegados da Comissão Europeia, respeitantes às mais variadas matérias da aviação.

Com efeito, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, na sua redação atual resultante de várias alterações, contempla já a matéria objeto do Regulamento da ANAC n.º 833/2010, nomeadamente nas normas ORO.GEN.200 («Sistema de gestão») e ORO.GEN.160 («Comunicação de ocorrências»), no que respeita ao transporte aéreo comercial e às operações especializadas.

Em face do exposto, importa proceder à alteração do Regulamento n.º 833/2010, por razões de segurança e certeza jurídicas, atento ao facto de o mesmo conter matéria já regulada e harmonizada ao nível da União Europeia, no que respeita às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação dos Regulamentos da União Europeia, mantendo-se o atual Regulamento desta Autoridade aplicável

apenas às atividades de trabalho aéreo excluídas do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2018/1139, às quais se aplica ainda o Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.

O presente regulamento foi submetido a consulta pública, no período compreendido entre o dia \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2026 e o dia \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2026.

Assim, o Conselho de Administração da ANAC, ao abrigo do disposto no artigo 29.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, por deliberação de \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2026, aprova o seguinte regulamento:

#### Artigo 1.º

##### **Objeto**

O presente regulamento altera o Regulamento n.º 833/2010, de 8 de novembro, que determina a obrigatoriedade dos operadores certificados para transporte aéreo comercial, titulares de um certificado de operador aéreo ou de um certificado de operador de trabalho aéreo, de estabelecerem e manterem um programa de prevenção de acidentes e de segurança de voo.

#### Artigo 2.º

##### **Alteração ao Regulamento n.º 833/2010**

Os artigos 1.º a 8.º e 10.º a 13.º do Regulamento n.º 833/2010, de 8 de novembro passam a ter a seguinte redação:

##### «Artigo 1.º

[...]

- 1- O presente regulamento determina a obrigatoriedade dos operadores certificados para atividades de trabalho aéreo, titulares de um certificado de operador de trabalho aéreo, de estabelecerem e manterem um sistema de gestão de segurança operacional.
- 2- (*Revogado*).

#### Artigo 2.º

[...]

O presente regulamento aplica-se a todos os operadores certificados para trabalho aéreo, titulares de um certificado de operador de trabalho aéreo, com sede no território nacional.

Artigo 3.º

[...]

1- [...]

- a) [...];
- b) (*Revogado.*);
- c) (*Revogado.*);
- d) (*Revogado.*);
- e) [...];
- f) (*Revogado.*);
- g) «Operador», entidade titular de uma licença válida de trabalho aéreo;
- h) [...].

2- [...]

- a) «ADS-B», (*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast*);
- b) «ANAC», a Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- c) [Anterior alínea a)];
- d) [Anterior alínea b)];
- e) [Anterior alínea c)];
- f) [Anterior alínea d)];
- g) [Anterior alínea e)];
- h) [Anterior alínea f)];
- i) (*Revogado.*);
- j) [...];
- l) «MTOW» (*Maximum Take-Off Weight*), peso máxima à descolagem;
- m) (*Revogado.*);
- n) (*Revogado.*).

CAPÍTULO II

Sistema de gestão de segurança operacional

SECÇÃO I

## **Elaboração e requisitos mínimos do sistema de gestão de segurança operacional**

### **Artigo 4.º**

#### **Elaboração do sistema de gestão de segurança operacional**

O operador, na elaboração do sistema de gestão de segurança operacional, deve:

- a) Implementar um Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO);
- b) Criar cadeias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para o operador, incluindo a responsabilização direta do administrador encarregado da segurança;
- c) Estabelecer uma política de segurança, onde descreve a filosofia e os princípios de segurança do operador;
- d) Identificar os perigos para a segurança da aviação inerentes às atividades do operador, a sua avaliação e a gestão dos riscos associados, incluindo a tomada de medidas para mitigar o risco e verificar a sua eficácia;
- e) Incluir pessoal competente e com formação para o exercício das suas funções;
- f) Ter a documentação de todos os principais processos do sistema de gestão, incluindo um processo para sensibilizar o pessoal para as suas responsabilidades e o procedimento de alteração da documentação;
- g) Estabelecer uma função para monitorizar a conformidade do operador com os requisitos relevantes, incluindo um sistema de retorno de informação (*feedback*) sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a, se necessário, garantir a aplicação efetiva de medidas corretivas;
- h) A monitorização da conformidade mencionada na alínea anterior deve incluir um sistema de *feedback* das constatações ao gestor responsável para garantir a implementação eficaz das ações corretivas necessárias;
- i) (*Revogado*).

### **Artigo 5.º**

**[...]**

O sistema de gestão de segurança operacional deve, no mínimo, incluir:

- a) [...];

- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...].

#### Artigo 6.º

##### **Aprovação dos sistemas de gestão de segurança operacional**

A ANAC aprova todos os sistemas de gestão de segurança operacional antes da sua implementação e verifica o seu cumprimento contínuo através de auditorias nas quais constata se o programa está ativo e se cumpre os requisitos mínimos legais estabelecidos.

#### SECÇÃO II

##### **Gestão e supervisão do sistemas de gestão de segurança operacional**

#### Artigo 7.º

[...]

- 1- A gestão e a supervisão do sistemas de gestão de segurança operacional são efetuadas pelo departamento de segurança de voo do operador.
- 2- O sistema referido no número anterior pode, ainda, ser integrado no sistema de qualidade do operador.

#### Artigo 8.º

[...]

O operador deve nomear um gestor, aceite previamente pela ANAC, encarregue da gestão e supervisão do sistema de gestão de segurança operacional.

#### Artigo 10.º

[...]

O gestor do sistema de gestão de segurança operacional tem de preencher os requisitos seguintes:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica na área da investigação de acidentes, segurança de voo e gestão do sistema de segurança;
- e) [...].

### SECÇÃO III

[...]

#### Artigo 11.º

[...]

- 1- [...].
- 2- O MOV deve indicar o nome do gestor do sistemas de gestão de segurança operacional.

#### Artigo 12.º

[...]

- 1- São obrigações do operador:
  - a) Nomear um administrador responsável, com poderes para garantir que todas as atividades possam ser financiadas e executadas, de acordo com os requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 831/2010, com as necessárias adaptações, e deve estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz;
  - b) Nomear uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis por garantir que o operador se mantém em conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 831/2010, com as necessárias adaptações, e que respondem perante o administrador responsável;
  - c) Dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 831/2010, com as necessárias adaptações;
  - d) Manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do pessoal, para comprovar a conformidade com a alínea c);

- e) Assegurar que todo o pessoal tem conhecimento das regras e procedimentos relevantes para o exercício das suas funções;
  - f) Estabelecer um sistema de arquivo que permita o armazenamento adequado e a rastreabilidade fiável de todas as atividades desenvolvidas, abrangendo, em particular, todos os elementos relacionados com o sistema de gestão;
  - g) Comunicar à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil;
  - h) Comunicar à autoridade competente, sem prejuízo do disposto na alínea g), todos os incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagens de limites técnicos conforme o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil e o Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil.
- 2- (*Revogado*).
  - 3- (*Revogado*).
  - 4- (*Revogado*).
  - 5- (*Revogado*).
  - 6- O operador deve manter em perfeito estado de conservação e de correto funcionamento os gravadores CVR, FDR e FDAU.
  - 7- Os gravadores referidos no número anterior devem ser submetidos a testes pelo menos uma vez em cada ano civil, no que respeita a tempo de gravação, qualidade do sinal e parâmetros, controlo de erros, quantidade de fontes de leitura e calibração.

- 8- O resultado dos testes previstos no número anterior deve constar de um relatório, que deve ser disponibilizado à ANAC sempre que, no exercício dos seus poderes de fiscalização, inspeção e auditoria, o solicite.
- 9- O operador deve manter atualizada toda a documentação referente à informação respeitante à fiabilidade e manutenção dos gravadores FDR.
- 10- Em caso de acidente ou incidente que envolva uma aeronave por si operada, o operador deve assegurar que todos os dados gravados e, se necessário, os próprios gravadores são preservados e mantidos inalterados e em segurança até à sua disponibilização para os efeitos do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil, na sua redação atual.

#### Artigo 13.º

[...]

- 1- O gestor encarregue da gestão e supervisão do sistema de gestão de segurança operacional deve:
  - a) [...];
  - b) [...];
  - c) [...];
  - d) [...].
- 2- [...]»

#### Artigo 3.º

##### **Aditamento ao Regulamento n.º 833/2010**

É aditado ao Regulamento n.º 833/2010, de 8 de novembro, o artigo 12.º-A e o artigo 12.º-B, com a seguinte redação:

«Artigo 12.º-A

##### **Sistema de arquivo**

- 1- Os registos devem ser armazenados de modo a garantir a sua proteção contra danos, alterações e furto, em conformidade com o n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.

- 2- O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos do operador.

#### Artigo 12.º-B

##### **Conspicuidade eletrónica**

- 1- As aeronaves utilizadas em operações de trabalho aéreo devem assegurar a sua conspicuidade eletrónica durante toda a operação, através de:
  - a) Sistema ADS-B operacional, para aeronaves com MTOW superior a 5 700 kg; ou
  - b) Outro meio de conspicuidade eletrónica adequado, para aeronaves com MTOW igual ou inferior a 5 700 kg.
- 2- Os equipamentos utilizados devem permitir a identificação e a determinação da posição da aeronave em tempo real.».

#### Artigo 4.º

##### **Republicação do Regulamento n.º 833/2010**

É republicado em anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante, o Regulamento n.º 833/2010, de 8 de novembro, com a redação atual.

#### Artigo 5.º

##### **Disposição final**

As referências ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.) e ao Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA) constantes do Regulamento n.º 833/2010, consideram-se efetuadas, respetivamente, à ANAC e ao GPIAAF, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março e do n.º 2 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março.

#### Artigo 6.º

##### **Entrada em vigor e produção de efeitos**

- 1- O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.
- 2- O artigo 12.º-B produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2028.

\_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2026. - A Presidente do Conselho de Administração, *Ana Cristina Rodrigues Vieira da Mata*.

## ANEXO

(a que se refere o artigo 4.º)

### **Republicação do Regulamento n.º 833/2010**

#### CAPÍTULO I

#### **Disposições gerais**

##### Artigo 1.º

##### **Objeto**

- 1- O presente regulamento determina a obrigatoriedade dos operadores certificados para atividades de trabalho aéreo, titulares de um certificado de operador de trabalho aéreo, de estabelecerem e manterem um programa de prevenção de acidentes e de segurança de voo.
- 2- (*Revogado.*).

##### Artigo 2.º

##### **Âmbito de aplicação**

O presente regulamento aplica-se a todos os operadores certificados para trabalho aéreo, titulares de um certificado de operador de trabalho aéreo, com sede no território nacional.

##### Artigo 3.º

##### **Definições e abreviaturas**

- 1- Para efeitos de aplicação do presente regulamento, entende-se por:
  - a) «Auditoria», análise independente de um sistema, de um produto ou de um processo determinado, mediante o qual se determina se os procedimentos são adequados e corretamente aplicados e os requisitos cumpridos, com a finalidade de promover a sua autocorreção;
  - b) (*Revogado.*);
  - c) (*Revogado.*);
  - d) (*Revogado.*);

- e) «Manual de Operações de Voo», manual elaborado pelo operador e aprovado pela ANAC, que contém todas as instruções e informações necessárias para orientação do pessoal de operações no desempenho das suas funções;
  - f) (*Revogado.*);
  - g) «Operador», entidade titular de uma licença válida de trabalho aéreo;
  - h) «Qualidade», conjunto de características presentes num produto ou serviço que determinam a sua capacidade para satisfazer necessidades manifestadas de forma explícita ou implícita.
- 2- Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
- a) «ADS-B» (*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast*);
  - b) «ANAC», a Autoridade Nacional da Aviação Civil;
  - c) «COA», certificado de operador aéreo;
  - d) «COTA», certificado de operador de trabalho aéreo;
  - e) «CVR» (*Cockpit Voice Recorder*), gravador de conversações e comunicações da tripulação e sons de cabina de pilotagem;
  - f) «FDAU» (*Flight Data Acquisition Unit*), gravador de sistemas e equipamentos de aeronaves;
  - g) «FDR» (*Flight Data Recorder*), registador de parâmetros de voo;
  - h) «GPIAAF», o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários;
  - i) (*Revogado.*);
  - j) «MOV», manual de operações de voo do operador;
  - l) «MTOW» (*Maximum Take-Off Weight*), peso máxima à descolagem;
  - m) (*Revogado.*);
  - n) (*Revogado.*).

## CAPÍTULO II

### Sistema de gestão de segurança operacional

#### SECÇÃO I

#### Elaboração e requisitos mínimos do sistema de gestão de segurança operacional

##### Artigo 4.º

### **Elaboração do sistema de gestão de segurança operacional**

O operador, na elaboração do sistema de gestão de segurança operacional, deve:

- a) Implementar um Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO);
- b) Criar cadeias de responsabilidade e de responsabilização claramente definidas para o operador, incluindo a responsabilização direta do administrador encarregado da segurança;
- c) Estabelecer uma política de segurança, onde descreve a filosofia e os princípios de segurança do operador;
- d) Identificar os perigos para a segurança da aviação inerentes às atividades do operador, a sua avaliação e a gestão dos riscos associados, incluindo a tomada de medidas para mitigar o risco e verificar a sua eficácia;
- e) Incluir pessoal competente e com formação para o exercício das suas funções;
- f) Ter a documentação de todos os principais processos do sistema de gestão, incluindo um processo para sensibilizar o pessoal para as suas responsabilidades e o procedimento de alteração da documentação;
- g) Estabelecer uma função para monitorizar a conformidade do operador com os requisitos relevantes, incluindo um sistema de retorno de informação (*feedback*) sobre as constatações ao administrador responsável, de modo a, se necessário, garantir a aplicação efetiva de medidas corretivas;
- h) A monitorização da conformidade mencionada na alínea anterior deve incluir um sistema de *feedback* das constatações ao gestor responsável para garantir a implementação eficaz das ações corretivas necessárias;
- i) (*Revogado.*).

### **Artigo 5.º**

#### **Requisitos mínimos**

O sistema de gestão de segurança operacional deve, no mínimo, incluir:

- a) Procedimentos de análise de risco;
- b) Procedimentos de notificação interna e avaliação das ocorrências relevantes para a segurança de voo;

- c) Procedimentos de difusão da informação relevante;
- d) Procedimentos que assegurem a protecção da identidade dos notificantes, de forma que aos autores das notificações voluntárias não possam ser atribuídas responsabilidades pelos factos constantes das mesmas;
- e) Procedimentos de acompanhamento das acções correctivas resultantes da aplicação dos programas de prevenção e segurança de voo;
- f) Procedimentos de recolha e análise de parâmetros de voo, quando aplicável;
- g) Procedimentos de notificação obrigatória de ocorrências à ANAC e ao GPIAAF.

#### Artigo 6.º

##### **Aprovação dos sistemas de gestão de segurança operacional**

A ANAC aprova todos os sistemas de gestão de segurança operacional antes da sua implementação e verifica o seu cumprimento contínuo através de auditorias nas quais constata se o programa está ativo e se cumpre os requisitos mínimos legais estabelecidos.

#### SECÇÃO II

##### **Gestão e supervisão do sistemas de gestão de segurança operacional**

#### Artigo 7.º

##### **Gestão e supervisão**

- 1- A gestão e a supervisão do sistemas de gestão de segurança operacional são efetuadas pelo departamento de segurança de voo do operador.
- 2- O sistema referido no número anterior pode, ainda, ser integrado no sistema de qualidade do operador.

#### Artigo 8.º

##### **Nomeação do gestor**

O operador deve nomear um gestor, aceite previamente pela ANAC, encarregue da gestão e supervisão do sistema de gestão de segurança operacional .

#### Artigo 9.º

### **Substituição do gestor**

A substituição do gestor referido no artigo anterior carece de aceitação prévia da ANAC.

#### **Artigo 10.º**

##### **Habilitações académicas, formação e experiência profissionais**

O gestor do sistema de gestão de segurança operacional tem de preencher os requisitos seguintes:

- a) Ser, ou ter sido, titular de uma licença de piloto de linha aérea ou de piloto comercial, com as qualificações inerentes ou equivalentes ao tipo, classe ou desempenho das aeronaves utilizadas pelo operador; ou
- b) Ter como habilitações um grau académico num dos seguintes cursos:
  - i) Engenharia aeroespacial;
  - ii) Engenharia aeronáutica;
  - iii) Engenharia das telecomunicações;
  - iv) Engenharia electrónica;
  - v) Engenharia electrotécnica;
  - vi) Engenharia mecânica;
  - vii) Outros cursos de Engenharia ou em Ciências de Engenharia relevantes para a manutenção e gestão da continuidade de aeronavegabilidade de aeronaves;
- c) Possuir, no mínimo, três anos de experiência profissional na área de transporte aéreo comercial, no exercício de funções relevantes num operador com COA ou COTA;
- d) Possuir formação de base, formação contínua e formação específica na área da investigação de acidentes, segurança de voo e gestão do sistema de segurança;
- e) Ter concluído um curso de legislação aeronáutica nas partes relevantes para o exercício das funções.

### **SECÇÃO III**

#### **Obrigações do operador e do gestor**

##### **Artigo 11.º**

##### **Manual de operações de voo**

- 1- O MOV do operador deve conter a descrição da estrutura orgânica e funcional do departamento de segurança de voo, bem como a forma como é assegurado, em permanência, o cumprimento dos programas referidos no artigo 1.º
- 2- O MOV deve indicar o nome do gestor do sistemas de gestão de segurança operacional.

## Artigo 12.º

### **Obrigações do operador**

- 1- São obrigações do operador:
  - a) Nomear um administrador responsável, com poderes para garantir que todas as atividades possam ser financiadas e executadas, de acordo com os requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 831/2010, com as necessárias adaptações, e deve estabelecer e manter um sistema de gestão eficaz;
  - b) Nomear uma pessoa ou grupo de pessoas responsáveis por garantir que o operador se mantém em conformidade com os requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 831/2010, com as necessárias adaptações, e que respondem perante o administrador responsável;
  - c) Dispor de pessoal qualificado suficiente para exercer as funções e realizar as atividades planeadas, de acordo com os requisitos aplicáveis do Regulamento n.º 831/2010, com as necessárias adaptações;
  - d) Manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do pessoal, para comprovar a conformidade com a alínea c);
  - e) Assegurar que todo o pessoal tem conhecimento das regras e procedimentos relevantes para o exercício das suas funções;
  - f) Estabelecer um sistema de arquivo que permita o armazenamento adequado e a rastreabilidade fiável de todas as atividades desenvolvidas, abrangendo, em particular, todos os elementos relacionados com o sistema de gestão;
  - g) Comunicar à autoridade competente e a qualquer outra organização que o Estado do operador considere dever ser informada, todos os acidentes, incidentes graves e ocorrências, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e Regulamento (UE) n.º 376/2014 do

Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil;

- h) Comunicar à autoridade competente, sem prejuízo do disposto na alínea g), todos os incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagens de limites técnicos conforme o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil e o Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil.
- 2- *(Revogado).*
- 3- *(Revogado).*
- 4- *(Revogado).*
- 5- *(Revogado).*
- 6- O operador deve manter em perfeito estado de conservação e de correto funcionamento os gravadores CVR, FDR e FDAU.
- 7- Os gravadores referidos no número anterior devem ser submetidos a testes pelo menos uma vez em cada ano civil, no que respeita a tempo de gravação, qualidade do sinal e parâmetros, controlo de erros, quantidade de fontes de leitura e calibração.
- 8- O resultado dos testes previstos no número anterior deve constar de um relatório, que deve ser disponibilizado à ANAC sempre que, no exercício dos seus poderes de fiscalização, inspeção e auditoria, o solicite.
- 9- O operador deve manter atualizada toda a documentação referente à informação respeitante à fiabilidade e manutenção dos gravadores FDR.
- 10- Em caso de acidente ou incidente que envolva uma aeronave por si operada, o operador deve assegurar que todos os dados gravados e, se necessário, os próprios gravadores são preservados e mantidos inalterados e em segurança até à sua disponibilização para os efeitos do disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de

20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil, na sua redação atual.

#### Artigo 12.º-A

##### **Sistema de arquivo**

- 1- Os registos devem ser armazenados de modo a garantir a sua proteção contra danos, alterações e furto, em conformidade com o n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 44/2013, de 2 de abril.
- 2- O formato dos registos deve ser especificado nos procedimentos do operador.

#### Artigo 12.º-B

##### **Conspicuidade eletrónica**

- 1- As aeronaves utilizadas em operações de trabalho aéreo devem assegurar a sua conspicuidade eletrónica durante toda a operação, através de:
  - a) Sistema ADS-B operacional, para aeronaves com MTOW superior a 5 700 kg; ou
  - b) Outro meio de conspicuidade eletrónica adequado, para aeronaves com MTOW igual ou inferior a 5 700 kg.
- 2- Os equipamentos utilizados devem permitir a identificação e a determinação da posição da aeronave em tempo real.

#### Artigo 13.º

##### **Obrigações do gestor**

- 1- O gestor encarregue da gestão e supervisão do sistema de gestão de segurança operacional deve:
  - a) Propor ao operador medidas correctivas adequadas à melhoria das condições de segurança;
  - b) Detectar as questões que afectem a segurança de voo;
  - c) Comunicar as questões que afectem a segurança ao departamento envolvido;
  - d) Analisar a informação prestada pelo(s) departamento(s) envolvido(s) relativa ao progresso da implementação das medidas correctivas de segurança apropriadas.

- 2- O gestor responsável pelo sistema de qualidade do operador deve monitorizar a eficácia das alterações aos procedimentos resultantes da aplicação da proposta de ações corretivas referida na alínea a) do número anterior.

### **CAPÍTULO III**

#### **Disposições finais**

##### **Artigo 14.º**

#### **Norma revogatória**

É revogado o Regulamento n.º 19/2003, de 28 de abril de 2003, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 110, de 13 de maio de 2003.

##### **Artigo 15.º**

#### **Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

29 de outubro de 2010. - O Presidente do Conselho Directivo, Luís A. Fonseca de Almeida.