



## CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

### INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto Humberto Delgado / 1749-034 Lisboa  
Tel: +351 218 423 502 / Fax: +351 218 410 612  
AFS LPPTYAYI / E-mail: [ais@anac.pt](mailto:ais@anac.pt)

CIA N.º: 04/2021

DATA: 09 de fevereiro de 2021

**ASSUNTO: SISTEMA DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA DE OCORRÊNCIAS RELATIVAS A OPERAÇÕES COM AERONAVES, FATORES TÉCNICOS, MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE AERONAVES, TRÁFEGO AÉREO, AERÓDROMOS, OPERAÇÕES EM TERRA E COM AERONAVES NÃO COMPLEXAS A MOTOR**

### 1. INTRODUÇÃO

Em 24 de abril de 2014 foi publicado 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, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão.

Este Regulamento estabelece regras, nomeadamente, em matéria de comunicação de ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam corrigidas ou tratadas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes, outras pessoas e equipamentos ou instalações que afetem a operação de voo da aeronave.

A ANAC é, de acordo com a alínea f) do n.º 6 do artigo 4.º dos seus Estatutos, aprovados e em anexo ao Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, a autoridade competente para efeitos de recolha, de avaliação, de tratamento e de armazenamento, proteção e divulgação das comunicações de ocorrências no âmbito da aviação civil (artigo 6.º, n.º 3, alínea a) do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação abrangidas pelas categorias listadas no artigo 4.º, n.º 1 do acima identificado

Regulamento são obrigatoriamente comunicadas à ANAC através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências pelas pessoas singulares identificadas no n.º 6 do citado artigo.

O Regulamento de Execução (UE) 2015/1018, da Comissão, de 29 de junho de 2015, veio estabelecer uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do artigo 4.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Ambos os Regulamentos entraram em vigor em 15 de novembro de 2015.

O 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 que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, veio introduzir alterações no Regulamento (UE) n.º 376/2014, tendo, porém, mantido inalteradas as regras relativas à comunicação obrigatória de ocorrências.

Neste contexto, e sem prejuízo da aplicabilidade direta e imediata às organizações e pessoas singulares das regras estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014, através da Circular de Informação Aeronáutica (CIA) n.º 01/2020, de 26 de fevereiro, procedeu-se à divulgação e esclarecimento dos procedimentos a adotar no reporte de tal comunicação.

Sucedem-se a verificar a existência de dificuldades em reportar ocorrências, no quadro de algumas das vias possíveis de reporte previstas na CIA 01/2020. Com efeito, entre as dificuldades identificadas, salienta-se que as atuais hiperligações de acesso ao ECCAIRS (*European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting*) foram alteradas.

Por esta razão afigura-se necessário proceder a alterações pontuais à CIA n.º 01/2020, no que respeita às vias ou meios possíveis de utilizar para proceder ao reporte de ocorrências.

Por facilidade, opta-se por revogar e substituir na íntegra a CIA n.º 01/2020.

## 2. OBJETIVO

A presente Circular de Informação Aeronáutica (CIA) tem por objetivo divulgar e esclarecer as regras relativas ao sistema de comunicação obrigatório de ocorrências estabelecido pela ANAC, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, para facilitar a recolha dos elementos das ocorrências referidas no n.º 1 do mesmo artigo, recolhidos pelas organizações.

## 3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente Circular aplica-se:

- a) Às ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação que envolvam aeronaves civis abrangidas pelas seguintes categorias:
  - Operações com aeronaves;
  - Condições técnicas, manutenção e reparação das aeronaves;
  - Serviços e instalações de navegação aérea;
  - Aeródromos e serviços de terra(artigos 3.º, n.º 2, 1º parágrafo e 4.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 376/2014)
- b) Às ocorrências com aeronaves não tripuladas para as quais não seja exigido qualquer certificado nem declaração, nos termos do artigo 56.º, n.ºs 1 e 5 do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, desde que tenham causado vítimas mortais ou feridos graves ou envolvido aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas civis;  
(artigo 3.º, n.º 2, 2º parágrafo do Regulamento (UE) n.º 376/2014)
- c) Às ocorrências relativas às operações das aeronaves identificadas nas alíneas c), e) e f) do n.º 1 do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, com registo Português ou que permaneçam, devidamente autorizadas, em território nacional por períodos superiores a 90 dias;  
(artigo 3.º, n.º 2, 3º parágrafo do Regulamento (UE) n.º 376/2014)
- d) Às ocorrências relacionadas com aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas, incluindo os planadores e os veículos mais leves que o ar.  
(Anexo V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018)

## 4. DEFINIÇÕES E SIGLAS

### 4.1 Definições

- «Acidente», um acontecimento ligado à operação de uma aeronave que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efetuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado, no qual:
  - a) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido:
    - à sua presença na aeronave, ou
    - ao contacto direto com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave, ou
    - à exposição direta ao sopro dos reatores,exceto se os ferimentos resultarem de causas naturais, tiverem sido provocados à pessoa por ela própria ou por terceiros ou se os ferimentos forem sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação; ou
  - b) A aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afetem negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo e que normalmente exigiriam uma reparação considerável ou a substituição do componente afetado, exceto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitem a um único motor (incluindo a sua blindagem ou acessórios), às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneumáticos, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, pára-brisas, revestimento da aeronave (como pequenas amolgadelas ou perfurações), ou em caso de danos menores nas hélices, pás principais, trem de aterragem, e danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves (incluindo perfurações do radome); ou
  - c) A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível;  
(artigo 2.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 996/2010)
- «Aeronave não tripulada», uma aeronave operada ou concebida para operar autonomamente, ou para ser pilotada remotamente sem piloto a bordo;  
(artigo 3.º, n.º 30 do Regulamento (UE) n.º 2018/1139)

- «Ferimento grave», um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente, do qual resulte uma das seguintes consequências:
  - a) Hospitalização por um período superior a 48 horas, no prazo de sete dias a contar da data em que o ferimento foi recebido;
  - b) Fraturas ósseas, exceto fraturas simples dos dedos ou do nariz;
  - c) Lacerações que provoquem hemorragias graves ou lesões de nervos, músculos ou tendões;
  - d) Lesões de órgãos internos;
  - e) Queimaduras de segundo ou terceiro grau ou queimaduras que afetem mais de 5 % da superfície do corpo;
  - f) Exposição comprovada a substâncias infecciosas ou a radiações nocivas.  
(artigo 2.º, n.º 17 do Regulamento (UE) n.º 996/2010)
- «Ferimento mortal», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte nos 30 dias seguintes à data do acidente;  
(artigo 2.º, n.º 5 do Regulamento (UE) n.º 996/2010)
- «Incidente», uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações;  
(artigo 2.º, n.º 7 do Regulamento (UE) n.º 996/2010)
- «Incidente grave», um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente, o que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com vista à realização de um voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado (no anexo figura uma lista de exemplos de incidentes graves);  
(artigo 2.º, n.º 16 do Regulamento (UE) n.º 996/2010)
- «Ocorrência», um evento relacionado com a segurança que ponha em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas; as ocorrências incluem, em particular, os acidentes e os incidentes graves;  
(artigo 2.º, n.º 7 do Regulamento (UE) n.º 376/2014)

- «Ocorrência de comunicação obrigatória», são as ocorrências identificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014. A classificação detalhada das ocorrências a que deve ser feita referência na comunicação, ao abrigo dos sistemas de comunicação obrigatória, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, consta dos anexos I a V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018;
- «Ocorrência de comunicação voluntária», são os elementos de ocorrências que não possam ser recolhidos através do sistema de comunicação obrigatória, ou outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um perigo real ou potencial para a segurança da aviação; (artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014)
- «Organização», uma organização que forneça produtos de aviação e/ou que empregue, contrate ou utilize os serviços de pessoas obrigadas a comunicar ocorrências nos termos do artigo 4.º, n.º 6 do Regulamento (UE) n.º 376/2014 . (artigo 2.º, n.º 8 do Regulamento (UE) n.º 376/2014)

## 4.2 Siglas

- ADREP: *Accident/Incident Data Reporting*;
- ANAC: Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- EASA: *European Union Aviation Safety Agency*;
- ECCAIRS: *European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*;
- GPIAAF: Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários.

## 5. REFERÊNCIAS

- 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 que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho;

- 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, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão;
- Regulamento de Execução (UE) 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;
- 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 que revoga a Diretiva 94/56/CE;
- Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto, que estabelece os princípios reguladores da investigação de acidentes e incidentes com aeronaves civis e cria um gabinete responsável pela prevenção e investigação desses acidentes e incidentes, conforme previsto na Diretiva n.º 94/56/CE, de 21 de Novembro.

## **6. COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS**

### **6.1 Organizações**

As organizações estabelecidas em Portugal devem estabelecer um sistema de comunicação obrigatória de ocorrências de modo a facilitar a recolha dos elementos das ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação e designar uma ou mais pessoas responsáveis pela gestão independente da recolha, avaliação, tratamento, análise e armazenamento dos elementos das ocorrências (artigos 4.º n.º 1 e 6.º, n.º 1, ambos do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

### **6.2 Ocorrências de comunicação obrigatória**

As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação, abrangidas pelas categorias enumeradas no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, são obrigatoriamente comunicadas pelas pessoas identificadas no n.º 6 deste mesmo artigo.

A lista com a classificação detalhada das ocorrências na aviação civil pertencentes a cada uma das categorias identificadas no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014 encontra-se publicada no Regulamento de Execução (UE) 2015-1018.

No Anexo V do Regulamento de Execução encontram-se listadas as ocorrências relacionadas com aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas, incluindo os planadores e os veículos mais leves que o ar.

As categorias das ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação estão, por facilidade, reproduzidas no Anexo I à presente CIA.

### **6.3 Responsáveis pela comunicação das ocorrências**

As pessoas singulares indicadas no artigo 4.º, n.º 6 do Regulamento (UE) n.º 376/2014, comunicam as ocorrências referidas no n.º 1 deste mesmo artigo e nos anexos I a V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018, preferencialmente através do sistema criado na organização que o emprega, contrata ou recorre aos seus serviços, ou, em alternativa, através do sistema que a presente Circular estabelece.

A lista das pessoas singulares que devem comunicar as ocorrências está, por facilidade, reproduzida no Anexo II à presente CIA.

### **6.4 Entidade a quem devem ser remetidas as comunicações de ocorrências**

As ocorrências a que se refere o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014 são comunicadas à ANAC, **via e-mail**, através do endereço eletrónico

[reportedeocorrencias@anac.pt](mailto:reportedeocorrencias@anac.pt)

### **6.5 Qualidade e conteúdo dos relatórios de ocorrências**

Os relatórios de ocorrências devem, no mínimo, incluir as informações relativas aos campos de dados obrigatórios comuns e aos campos de dados obrigatórios específicos identificados no Anexo I ao Regulamento (UE) n.º 376/2014 e, bem assim, incluir uma classificação de risco para a segurança aplicável à ocorrência em questão (artigo 7.º, n.ºs 1 e 2).



## 6.6 Envio das comunicações de ocorrências

As organizações devem armazenar os relatórios de ocorrências elaborados com base nos elementos das ocorrências recolhidos numa base de dados a qual deve utilizar formatos compatíveis com o *software* ECCAIRS e a classificação ADREP (artigos 6.º, n.º 5 e 7.º, n.º 4, ambos do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

Para dar cumprimento ao requisito legal relativo à compatibilidade da base de dados das organizações com o *software* ECCAIRS e a classificação ADREP, apresentam-se as seguintes opções:

- a) Por envio de um formulário de reporte de ocorrências desde que este contenha e tenha preenchidos todos os campos obrigatórios determinados no Regulamento (UE) n.º 376/2014 e, se for o caso, os campos complementares prescritos no Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 para o endereço de correio eletrónico

[reportedeocorrencias@anac.pt](mailto:reportedeocorrencias@anac.pt)

ou,

- b) Através de exportação a partir de aplicação informática para gestão do *Safety Management System* da organização desde que em formato E5X, compatível com o *software* ECCAIRS e a classificação ADREP, com envio via *email* para o endereço

[reportedeocorrencias@anac.pt](mailto:reportedeocorrencias@anac.pt)

ou,

- c) Preenchimento do formulário disponível no Portal da Comissão Europeia, *ECCAIRS2*, disponível no endereço eletrónico

<https://aviationreporting.eu/en>

mediante a seleção da bandeira correspondente ao Estado português;

Estes formulários podem ser preenchidos diretamente ou, em alternativa, baixados, preenchidos “off-line” e recarregados no site, ou usados para envio por outra via.

A comunicação de ocorrências através deste Portal admite duas situações:

- I. Comunicação em nome individual (*I report on my personal behalf*)  
Este formulário dá cumprimento aos requisitos do Anexo V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018;
- II. Comunicação em nome de uma organização (*I report on behalf of my organisation*)

Estão disponíveis cinco (5) formulários relativos a cada uma das cinco (5) categorias de ocorrências que estão listadas nos Anexos I a V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018.

Os relatórios de ocorrência enviados por pessoas individuais, pertencentes ou não a organizações, devem, também, ser remetidos à ANAC em formato compatível com a taxonomia ECCAIRS e a classificação ADREP, sendo neste caso a opção identificada na alínea *a)* a mais simples e adequada.

Em caso de comunicações muito urgentes de ocorrências, nomeadamente em situações de acidentes, é aceitável, no sentido de facilitar o cumprimento do prazo de 6 horas para a notificação da ocorrência, o envio da mesma através:

*i)* De *email* para o endereço eletrónico

[reportedeocorrencias@anac.pt](mailto:reportedeocorrencias@anac.pt)

em formato simples,

*ii)* Por via telefónica para o número

**+351 218.423.500**

Porém as comunicações identificadas nestas alíneas *i)* e *ii)* devem ser posteriormente remetidas à ANAC em formato compatível com o *software* ECCAIRS e a classificação ADREP, através de um dos meios identificados sob as alíneas *a)* a *c)*.

## **6.7 Prazo de comunicação das ocorrências**

As pessoas identificadas no Ponto 6.3 da presente CIA comunicam as ocorrências mencionadas no Ponto 6.2 da mesma, no prazo máximo de **72 (setenta e duas) horas**, após delas terem tido conhecimento, salvo se circunstâncias excecionais o impedirem (artigo 4.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

Na sequência da comunicação da ocorrência, as organizações certificadas ou aprovadas pela ANAC comunicam os elementos das ocorrências recolhidos logo que possível e, em todo o caso, no prazo de **72 (setenta e duas) horas** após terem tido conhecimento da ocorrência.

Os acidentes e incidentes graves devem ser comunicados à ANAC no prazo máximo de **seis (6) horas**.

## **6.8 Comunicação de ocorrências a outras entidades**

O previsto na presente CIA não dispensa as organizações e/ou as pessoas singulares de dar cumprimento aos requisitos legais que imponham a obrigação de comunicar ocorrências a outras entidades, nomeadamente à EASA e ao GPIAAF.

## **7. REVOGAÇÃO**

A presente CIA revoga a CIA n.º 01/2020, de 26 de fevereiro de 2020.

## **8. DATA DE ENTRADA EM VIGOR**

A presente CIA entra em vigor no dia seguinte à sua publicação na página eletrónica da ANAC.

**=FIM DA CIRCULAR=**

O Vice-Presidente do Conselho de Administração

Carlos Seruca Salgado

# ANEXO I

«Artigo 4.º

**Comunicação obrigatória**

1. *As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação, abrangidas pelas categorias que se seguem, são comunicadas pelas pessoas enumeradas no n.º 6 através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências nos termos do presente artigo:*

- a) Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves, tais como:*
  - i) ocorrências relacionadas com uma colisão,*
  - ii) ocorrências relacionadas com a descolagem e a aterragem,*
  - iii) ocorrências relacionadas com o combustível,*
  - iv) ocorrências em voo,*
  - v) ocorrências relacionadas com a comunicação,*
  - vi) ocorrências relacionadas com ferimentos, emergências e outras situações críticas,*
  - vii) ocorrências relacionadas com a tripulação e com a incapacitação da tripulação,*
  - viii) ocorrências relacionadas com as condições meteorológicas ou com a segurança não operacional;*
- b) Ocorrências relacionadas com as condições técnicas, com a manutenção e com a reparação das aeronaves, tais como:*
  - i) defeitos estruturais,*
  - ii) mau funcionamento de sistemas,*
  - iii) problemas de manutenção e de reparação,*
  - iv) problemas de propulsão (incluindo os motores, as hélices e os sistemas de rotor) e problemas das unidades de energia auxiliares (APU);*
- c) Ocorrências relacionadas com os serviços e as instalações de navegação aérea, tais como:*
  - i) colisões, quase-colisões ou potencial para colisão,*
  - ii) ocorrências específicas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS),*
  - iii) ocorrências operacionais de ATM/ANS;*
- d) Ocorrências relacionadas com os aeródromos e os serviços de terra, tais como:*
  - i) ocorrências relacionadas com as atividades e as instalações dos aeródromos,*
  - ii) ocorrências relacionadas com a movimentação dos passageiros, da bagagem, do correio e da carga,*

- iii) *ocorrências relacionadas com a assistência das aeronaves em terra e a sua manutenção.»*

[...]

**NOTA:** A lista com a classificação detalhada das ocorrências que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, consta dos anexos I a V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015.

## **ANEXO II**

**«Artigo 4.º  
Comunicação obrigatória**

[...]

6. *As pessoas singulares a seguir indicadas comunicam as ocorrências referidas no n.º 1 através do sistema criado nos termos do n.º 2 pela organização que emprega, contrata ou recorre aos serviços do autor da comunicação; ou, em alternativa, através do sistema criado nos termos do n.º 3 pelo Estado-Membro em que a sua organização estiver estabelecida, ou pelo Estado-Membro que emitiu, validou ou converteu a licença do piloto; ou através do sistema criado nos termos do n.º 4 pela Agência:*

- a) O piloto-comandante ou, nos casos em que o piloto-comandante esteja incapaz de comunicar a ocorrência, outro membro da tripulação que se lhe siga na cadeia de comando de uma aeronave matriculada num Estado-Membro ou de uma aeronave matriculada fora da União mas utilizada por um operador em relação ao qual um Estado-Membro assegura a supervisão das operações, ou por um operador estabelecido na União;*
- b) As pessoas que desempenham funções de conceção, construção, gestão da aeronavegabilidade permanente, manutenção ou modificação de uma aeronave, ou dos equipamentos ou peças relacionados com a mesma, sob a supervisão de um Estado-Membro ou da Agência;*
- c) As pessoas que assinam os certificados de avaliação da aeronavegabilidade, ou da colocação em serviço de uma aeronave, ou de equipamentos ou peças relacionados com a mesma, sob a supervisão de um Estado-Membro ou da Agência;*
- d) As pessoas que desempenham funções para as quais seja exigida uma autorização de um Estado-Membro enquanto agente de um prestador de serviços de tráfego aéreo com responsabilidade na área dos serviços de navegação aérea ou enquanto responsável pelo serviço de informação de voo;*
- e) As pessoas que desempenham funções relacionadas com a gestão da segurança de aeroportos a que se aplica o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (1);*
- f) As pessoas que desempenham funções ligadas à instalação, modificação, manutenção, reparação, vistoria, verificação em voo ou inspeção de instalações de navegação aérea sob a supervisão de um Estado-Membro;*
  - a) As pessoas que desempenham funções ligadas à assistência em terra a aeronaves, incluindo o abastecimento de combustível, a preparação do manifesto de carga, o carregamento, o degelo e o reboque num aeroporto abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008.»*