

CV-CAR 22

NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

CV-CAR 22	<p style="text-align: center;">Aprovação</p> <p style="text-align: center;">Abraão dos Santos Lima Presidente do Conselho de Administração</p>	<p style="text-align: center;">xx/xx/2023</p> <p style="text-align: center;">Página 1 de 39</p>
-----------	--	---

CV-CAR 22

NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

A experiência tem demonstrado que os acidentes são frequentemente precedidos por incidentes e por deficiências de segurança operacional que revelam a existência de perigos para a segurança operacional. As informações de segurança operacional são um recurso importante para a detecção de perigos, reais ou potenciais.

Embora seja extremamente importante poder tirar ensinamentos de um acidente, concluiu-se que os sistemas puramente reativos são de pouca utilidade para a melhoria contínua dos níveis de segurança. Assim sendo, esses sistemas devem ser complementados por sistemas pró-ativos, que utilizam outros tipos de informações de segurança operacional visando melhorar os níveis de segurança da aviação civil.

Nesse sentido, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) estabeleceu no Anexo 19 à Convenção Internacional de Aviação Civil, uma nova abordagem para a gestão da segurança operacional em que um dos elementos-chave é a implementação de um sistema de gestão de dados de segurança operacional que permita a recolha, o armazenamento, a agregação e a análise de dados e informações de segurança operacional.

O Anexo 19 estabelece ainda que os Estados devem implementar sistemas de notificação obrigatórias e voluntárias de ocorrências para recolha de dados e informações de segurança operacional dos prestadores de serviços.

De igual modo, os prestadores de serviços devem estabelecer sistemas de notificação obrigatória e voluntária de ocorrências, conforme instituído no CV-CAR 21, que visa estabelecer os requisitos para a implementação e manutenção do Sistema de Gestão da Segurança Operacional.

Os sistemas de notificação de ocorrências visam contribuir para a melhoria contínua dos níveis de segurança operacional e garantir que as informações relevantes sobre segurança operacional sejam notificadas, armazenadas, analisadas e os resultados da análise divulgados à indústria aeronáutica. A notificação de ocorrências destina-se a prevenir acidentes e incidentes, e não a imputar culpas ou responsabilidades.

Cabo Verde sendo um Estado signatário da Convenção Internacional de Aviação Civil, está obrigado a assegurar, ao mais alto nível, o cumprimento das normas e práticas recomendadas estabelecidas pela OACI, mormente que as ocorrências que representam um risco significativo para a segurança operacional sejam notificadas pelos profissionais da aviação de primeira linha. O sistema de notificação obrigatória deverá ser complementado pelo sistema de notificação voluntária, e ambos deverão permitir que os elementos das ocorrências relacionadas com a segurança operacional sejam comunicados individualmente.

Assim, o presente CV-CAR vem reforçar a segurança operacional, assegurando a notificação, a recolha, o armazenamento, a proteção, a partilha, a divulgação e a análise das informações pertinentes relativas à segurança operacional, salvaguardando a confidencialidade, a proteção dos profissionais da aviação e a divulgação adequada das informações.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 15.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro e do número 2 do artigo 173.º do Código Aeronáutico, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro, manda a AAC publicar o seguinte:

22.A DISPOSIÇÕES GERAIS

22.A.100 REGRAS BÁSICAS

22.A.105 Objeto

O presente CV-CAR estabelece os requisitos a observar pelos prestadores de serviços referidos na subsecção 22.A.110, em matéria de:

- (a) Notificação de ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam corrigidas ou tratadas, possam colocar em perigo uma aeronave, os seus ocupantes, outras pessoas e equipamentos ou instalações que afetem a segurança operacional;
- (b) Notificação de outras informações pertinentes relacionadas à segurança operacional;
- (c) Investigação, análise e medidas de seguimento em relação às ocorrências notificadas e a outras informações relacionadas com a segurança operacional;
- (d) Utilização e divulgação adequadas das informações de segurança operacional recolhidas.

22.A.110 Âmbito de aplicação

O presente CV-CAR abrange todas as ocorrências, verificadas dentro ou fora do território nacional, com aeronaves de matrícula cabo-verdiana e com aeronaves de matrícula

estrangeira utilizadas por operadores aéreos nacionais e aplica-se aos seguintes prestadores de serviços:

- (a) Organização de treino aprovada certificada de acordo com o CV-CAR 3;
- (b) Organização de manutenção aprovada certificada de acordo com o CV-CAR 6;
- (c) Operador aéreo autorizado a conduzir operações de acordo com o CV-CAR 8;
- (d) Operador aéreo certificado de acordo com o CV-CAR 9, que opere aeronaves ou helicópteros no transporte aéreo comercial;
- (e) Operador de aeródromo certificado de acordo com o CV-CAR 14;
- (f) Prestador de serviços de meteorologia aeronáutica que opera de acordo com o CV-CAR 16;
- (g) Prestador de serviços de tráfego aéreo certificado de acordo com o CV-CAR 17;
- (h) Prestador de serviços de comunicação, navegação e vigilância certificado de acordo com o CV-CAR 19;
- (i) Operadores de aeronaves não tripuladas que tenham provocado incidente ou acidente envolvendo equipamentos, estruturas, aeronaves tripuladas ou causado vítimas mortais ou feridos graves;
- (j) Demais pessoas ou organizações certificadas ou autorizadas de acordo com os regulamentos de aviação civil.

22.A.115 Extensão da competência territorial

O presente CV-CAR é ainda aplicável às aeronaves de matrícula estrangeira, quando as ocorrências nele previstas se verificarem no território nacional.

22.A.120 Definições

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

- (1) «Acidente», ocorrência associada 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:

- (i) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido:
 - (A) À sua presença na aeronave;
 - (B) Ao contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave; ou
 - (C) À exposição direta ao sopro dos reatores;

exceto se os ferimentos resultarem de causas naturais, tiverem sido provocados pela própria pessoa ou por terceiros ou se os ferimentos forem sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação.

- (ii) A aeronave sofre danos ou falhas estruturais que:
 - (A) Afetem negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo; e
 - (B) Normalmente exigiriam uma grande reparação ou a substituição do componente afetado,

exceto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitem a um único motor, às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneumáticos, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, para-brisas, revestimento da aeronave, ou em caso de danos menores nas pás do rotor principal ou de cauda, trem de aterragem, e danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves); ou

- (iii) A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível;
- (2) «Aeronave», qualquer máquina que deve a sua sustentação na atmosfera a reações do ar que não aquelas contra a superfície da terra;

Nota: O termo “aeronave,” quando utilizado neste CV-CAR, refere-se apenas às aeronaves civis, não incluindo as aeronaves públicas ou de Estado.

- (3) «Anonimização», a eliminação, tanto nas notificações como nos relatórios de ocorrências, de todos os dados pessoais relativos aos autores da notificação e às pessoas mencionadas, bem como de todos os elementos, incluindo o nome da organização ou organizações envolvidas nessas ocorrências, suscetíveis de revelar

a identidade dos autores da notificação ou de terceiros, ou de conduzirem a essa informação por inferência a partir tanto da notificação como do relatório de ocorrência;

- (4) «Autor da notificação», pessoa singular que notifica uma ocorrência ou outras informações relacionadas com a segurança operacional nos termos do presente CV-CAR;
- (5) «Autoridade aeronáutica», a Agência de Aviação Civil (AAC), a autoridade responsável pela regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação da aviação civil em Cabo Verde;
- (6) «Autoridade Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes», é a autoridade independente, responsável pela investigação de acidentes e incidentes graves e promoção da segurança operacional através da implementação de programas e políticas de prevenção de acidentes;
- (7) «Autorização ATC», autorização concedida a uma aeronave para prosseguir a operação nas condições especificadas por um órgão ATC;
- (8) «Cultura justa», cultura em que os operadores de primeira linha ou outras pessoas não são objeto de sanções pelas suas ações, omissões ou decisões ajustadas à sua experiência e formação, mas em que a negligência grave, as infrações deliberadas e os atos de destruição não são tolerados;
- (9) «Dados de segurança operacional», conjunto definido de factos ou valores de segurança recolhidos a partir de várias fontes relacionadas com a aviação, que é utilizado para manter ou melhorar os níveis de segurança;

Nota: Tais dados são recolhidos através de atividades pró-ativas ou reativas relacionadas com a segurança operacional e podem incluir dados sobre:

- a)* Investigações de acidentes ou incidentes;
 - b)* Relatórios de segurança;
 - c)* Relatórios de navegabilidade contínua;
 - d)* Monitorização de desempenho operacional;
 - e)* Inspeções, auditorias, inquéritos;
 - f)* Estudos de segurança e avaliações.
- (10) «Incidente», ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave que afete ou possa afetar a segurança das operações;
 - (11) «Incidente grave», 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;

Nota: O Anexo II apresenta uma lista de tipos de incidentes graves para a segurança operacional.

- (12) «Informações desidentificadas», as informações decorrentes tanto das notificações como dos relatórios de ocorrências dos quais foram retirados todos os dados pessoais, tais como os nomes e os endereços de pessoas singulares;
- (13) «Instrução de controlo de tráfego aéreo (ATC)», diretivas emitidas pelo ATC com o objetivo de exigir que um piloto tome uma ação específica;
- (14) «Investigação de segurança», o processo conduzido tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes, constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação tanto da(s) causa(s) como dos fatores contributivos e, quando apropriado, formulação de recomendações de segurança operacional;
- (15) «Notificação de ocorrência», apresentação de notificações e recolha de informações sobre deficiências de segurança operacional, reais ou potenciais;
- (16) «Ocorrência», evento ou condição relacionado com a segurança operacional que põe em perigo ou que, caso não seja corrigido ou solucionado, pode pôr em perigo equipamentos ou estruturas, uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas. As ocorrências incluem, em particular, os acidentes e os incidentes graves;
- (17) «Órgãos ATS», um termo genérico usado para, conforme os casos, designar órgão de controlo de tráfego aéreo, centro de informação de voo ou órgão de informação dos serviços de tráfego aéreo;
- (18) «Organização», tanto a organização que forneça produtos de aviação como a que empregue, contrate ou utilize os serviços de pessoas, obrigadas a notificar ocorrências nos termos deste CV-CAR;
- (19) «Segurança Operacional», o estado em que os riscos associados às atividades de aviação, relacionados com, ou em apoio direto da operação de aeronaves, são controlados e reduzidos para um nível aceitável;

- (20) «Sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea», sistemas de comunicação e processamento, bases de dados, sistemas para partilha de informação e informação gravada, estabelecidos para fins de segurança operacional, que incluem:
- (i) Informação no âmbito de uma investigação de um acidente ou incidente;
 - (ii) Sistemas de notificação obrigatória de ocorrências;
 - (iii) Sistemas de notificação voluntária de ocorrências;
 - (iv) Outros sistemas de notificação, incluindo sistemas automáticos ou manuais de recolha de dados.

Nota: As definições não previstas na presente subsecção têm o sentido conferido nos demais regulamentos aeronáuticos, em particular pelo CV-CAR 21 que estabelece os requisitos para a implementação e manutenção do sistema de gestão de segurança operacional.

22.A.125 Siglas e Acrónimos

As abreviaturas utilizadas no presente CV-CAR e seus anexos têm o seguinte significado:

- (1) ACAS RA - *Airborne Collision Avoidance System* (Sistema de Bordo Anticolisão);
- (2) ADREP - *Accident/Incident Data Reporting* (Comunicação de dados sobre acidentes e incidentes);
- (3) ANS - *Air Navigation Services* (Serviço de Navegação Aérea);
- (4) APU - *Auxiliary Power Unit* (Unidade de Potência Auxiliar);
- (5) ATC - *Air Traffic Control* (Controlo de Tráfego Aéreo);
- (6) ATM - *Air Traffic Management* (Gestão de Tráfego Aéreo);
- (7) ATS - *Air Traffic Service* (Serviço de Tráfego Aéreo);
- (8) FATO - *Final Approach and Take Off Area* (Área de Aproximação Final e de Descolagem).

22.B. REQUISITOS DE NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS DA AVIAÇÃO

22.B.100 NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA DE OCORRÊNCIAS

22.B.105 Objetivo

O sistema de notificação obrigatória de ocorrências tem por objetivo:

- (a) Contribuir para a melhoria dos níveis de segurança operacional e garantir que as informações relevantes sobre a segurança operacional sejam notificadas, registradas, analisadas e os resultados dessa análise divulgados às entidades e organizações com interesse na segurança operacional;
- (b) Assegurar que autoridade aeronáutica seja notificada sobre ocorrências, nos termos do presente CV-CAR.

22.B.110 Sistema de notificação obrigatória de ocorrências

- (a) As organizações devem estabelecer um sistema de notificação para a recolha dos elementos das ocorrências de notificação obrigatória à autoridade aeronáutica.
- (b) Sem prejuízo do disposto noutros regulamentos aeronáuticos, são de notificação obrigatória à autoridade aeronáutica, através dos sistemas de notificação obrigatória de ocorrências:
 - (1) As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança operacional, nomeadamente:
 - (i) Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves, tais como:
 - (A) Operações aéreas;
 - (B) Ocorrências técnicas;
 - (C) Interação com os serviços de tráfego aéreo;
 - (D) Emergências e outras situações críticas;
 - (E) Ambiente externo e meteorologia.
 - (ii) Ocorrências relacionadas com as condições técnicas, com a manutenção e com a reparação das aeronaves, tais como:
 - (A) Fabrico;
 - (B) Projeto e desenho;
 - (C) Mau funcionamento de sistemas;
 - (D) Problemas de manutenção e gestão da aeronavegabilidade contínua.

- (iii) Ocorrências relacionadas com os serviços e as instalações de navegação aérea, tais como:
 - (A) Ocorrências relacionadas com as aeronaves;
 - (B) Degradação ou perda total de serviços ou de funções.

 - (iv) Ocorrências relacionadas com os aeródromos e os serviços de terra, tais como:
 - (A) Ocorrências relacionadas com a gestão de segurança dos aeródromos;
 - (B) Ocorrências relacionadas com a assistência em escala.

 - (v) Ocorrências relacionadas com aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas, incluindo aeronaves mais leves que o ar.
- (c) Os Anexos I e II apresentam, respetivamente, listas não exaustivas de ocorrências de notificação obrigatória e de incidentes suscetíveis de constituir incidentes graves.
- (d) Em caso de um acidente ou de um incidente grave, a comunicação da ocorrência fica igualmente sujeita à notificação à autoridade de prevenção e investigação de acidentes.
- (e) O presente CV-CAR não interfere com os processos de investigação de acidentes e incidentes geridos pela autoridade nacional de prevenção e investigação de acidentes, tal como definidos na legislação aplicável.

22.B.115 Pessoas e organizações sujeitas ao dever de notificação obrigatória de ocorrências

- (a) Sem prejuízo do disposto na legislação geral e regulamentos aeronáuticos, as pessoas singulares a seguir indicadas têm a obrigação de notificar as ocorrências referidas no parágrafo (b) da subsecção 22.B.110, preferencialmente através do sistema de notificação obrigatória criado, nos termos do CV-CAR 21, pela organização que emprega, contrata ou utiliza os serviços do autor da notificação ou, em alternativa, através do sistema criado pela autoridade aeronáutica:
- (1) O piloto-comandante de aeronave ou, nos casos em que o piloto-comandante esteja incapaz de notificar a ocorrência, outro membro da tripulação que se lhe siga na cadeia de comando;
 - (2) As pessoas que desempenham funções relacionadas com a gestão da segurança operacional dos prestadores de serviços;

- (3) As pessoas responsáveis pela avaliação da aeronavegabilidade ou que assinam declarações de aptidão para serviço de uma aeronave ou de equipamentos ou peças relacionadas com a mesma, sob a supervisão da autoridade aeronáutica;
 - (4) Controladores de tráfego aéreo ou chefes de turno de órgãos ATS;
 - (5) 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 da autoridade aeronáutica;
 - (6) 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 de carga e o reboque num aeródromo sob supervisão da autoridade aeronáutica;
 - (7) As pessoas que desempenham funções de conceção, construção, gestão da aeronavegabilidade contínua, manutenção ou modificação de uma aeronave ou dos equipamentos ou peças relacionadas com a mesma, sob a supervisão da autoridade aeronáutica;
 - (8) As pessoas que desempenham funções para as quais seja exigida uma autorização da autoridade aeronáutica enquanto representante legal de um prestador de serviços.
- (a) Todas as organizações mencionadas na subsecção 22.A.110, devem notificar à autoridade aeronáutica, as ocorrências referidas no paragrafo (b) da subsecção 22.B.110.

22.B.120 Prazos e forma para a notificação obrigatória de ocorrências

- (a) As organizações e pessoas enumeradas na subsecção 22.B.115 devem:
- (1) Em caso de acidente ou incidente grave, proceder imediatamente, sem exceder as seis horas, à notificação inicial da ocorrência à autoridade aeronáutica e no prazo máximo de vinte e quatro horas, submeter todas as informações requeridas através do meio e forma determinado pela autoridade aeronáutica;
 - (2) Para outras ocorrências, que não as referidas no parágrafo anterior, notificar a autoridade aeronáutica no mais curto intervalo de tempo, não excedendo um prazo máximo de setenta e duas horas após o evento, através do meio e forma determinado pela autoridade aeronáutica.
- (b) A notificação inicial das ocorrências referidas no parágrafo (a)(1) anterior deve incluir no mínimo as seguintes informações:

- (1) Nome da organização;
- (2) Tipo de operação;
- (3) Data e hora UTC da ocorrência;
- (4) Local da ocorrência, nomeadamente país, aeródromo, fase de voo, nível de voo, FIR;
- (5) Classe e categoria da ocorrência (Taxonomia ADREP);
- (6) Tipo, modelo e série, conforme aplicável;
- (7) Matrícula da(s) aeronaves(s);
- (8) Número de voo;
- (9) O último ponto de partida e destino previsto da aeronave;
- (10) Condições meteorológicas;
- (11) Descrição sumária da ocorrência;
- (12) Classificação do risco;
- (13) Qualquer outra informação considerada importante.

22.B.200 NOTIFICAÇÃO VOLUNTÁRIA DE OCORRÊNCIAS

22.B.205 Objetivo

- (a) O sistema de notificação voluntária de ocorrências tem por principal objetivo reforçar a segurança operacional, através da recolha de dados de segurança operacional sobre deficiências reais ou potenciais de segurança, que caso contrário não seriam reportadas através de outros canais.
- (b) Os dados referidos no parágrafo anterior, podem envolver ocorrências, perigos ou ameaças relevantes para a segurança operacional.
- (c) O sistema de notificação voluntária de ocorrências não elimina a necessidade de notificação obrigatória de acidentes e incidentes às autoridades competentes ao abrigo dos regulamentos existentes.

- (d) O sistema de notificação voluntária de ocorrências é utilizado para facilitar a recolha de elementos de ocorrências e de informações relacionadas com a segurança operacional, cuja notificação não seja obrigatória nos termos do presente CV-CAR, que possam ser notificadas por pessoas não enumeradas na subsecção 22.B.115.
- (e) Através da notificação voluntária de ocorrências, o público em geral que utiliza o transporte aéreo, pode notificar qualquer ocorrência passível de comprometer a segurança operacional.

22.B.210 Requisitos de notificação voluntária de ocorrências

- (a) As organizações devem estabelecer um sistema de notificação voluntária de ocorrências para a recolha e notificação à autoridade aeronáutica de:
 - (1) Elementos de ocorrências que não possam ser recolhidos através do sistema de notificação obrigatória;
 - (2) Outras informações relacionadas com a segurança operacional que o autor da notificação considere representarem um perigo real ou potencial para a segurança operacional.
- (b) A autoridade aeronáutica incentiva a notificação voluntária por qualquer organização ou pessoa envolvida ou não com atividades do setor da aviação.
- (c) A notificação voluntária de ocorrências deve ser enviada através do meio e forma determinado pela autoridade aeronáutica;
- (d) O sistema de notificação de ocorrências previsto no presente CV-CAR não se aplica às seguintes situações, as quais são objeto de participação às autoridades competentes:
 - (1) Denúncias ou queixas, independentemente da sua natureza;
 - (2) Problemas pessoais ou conflitos laborais;
 - (3) Disputas legais ou comerciais.

22.C. RECOLHA, ARMAZENAMENTO, INVESTIGAÇÃO E PROTEÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

22.C.100 Recolha, armazenamento, investigação e seguimento das ocorrências

22.C.105 Recolha e armazenamento de dados e informações

- (a) As organizações devem estabelecer um sistema de gestão das informações de segurança operacional e processamento de dados para a recolha e o tratamento das

informações recebidas através dos sistemas de notificação obrigatória e voluntária de ocorrências.

- (b) O sistema de gestão e processamento de dados deve incluir:
 - (1) Uma ou mais bases de dados de ocorrências, para armazenar os dados e as informações de segurança operacional, que utilize uma taxonomia padronizada, considerada aceitável pela autoridade aeronáutica;
 - (2) Processos para o registo, o tratamento, a análise dos dados e a divulgação dos resultados das investigações realizadas.
- (c) As organizações devem designar uma ou mais pessoas responsáveis pela gestão independente da recolha, investigação, tratamento, análise, armazenamento, proteção dos elementos das ocorrências notificadas.
- (d) As organizações devem manter o controlo adequado das funções subcontratadas e permanecem responsáveis pela aplicação das regras previstas neste CV-CAR.
- (e) O tratamento das notificações de ocorrências deve ser feito de forma a evitar a utilização das informações para fins distintos da segurança operacional e deve salvaguardar adequadamente a confidencialidade da identidade dos autores das notificações e das pessoas mencionadas tanto nas notificações como nos relatórios de ocorrências, a fim de promover uma cultura justa.
- (f) A autoridade aeronáutica estabelece um sistema para a recolha, o armazenamento, o tratamento e a análise dos dados e informações de segurança operacional recebidas no âmbito dos sistemas de notificação de ocorrências.

22.C.110 Investigação, análise e seguimento das ocorrências

- (a) As organizações devem estabelecer um processo para a investigação, a análise e o seguimento das ocorrências recolhidas nos termos do presente CV-CAR, a fim de identificar os perigos para a segurança operacional associados a essas ocorrências ou grupos de ocorrências.
- (b) Com base na análise das ocorrências, as organizações devem determinar o risco associado e as medidas corretivas ou preventivas a serem implementadas para melhorar os níveis de segurança operacional.
- (c) Caso, na sequência da análise referida no parágrafo (a), a organização identifique medidas corretivas ou preventivas adequadas, necessárias para corrigir deficiências reais ou potenciais de segurança operacional, deve aplicá-las atempadamente e estabelecer um processo para monitorizar a aplicação e a eficácia das mesmas;

- (d) As organizações devem comunicar periodicamente aos seus colaboradores e ao pessoal contratado informações relativas à análise e ao seguimento das ocorrências em relação às quais foram tomadas medidas corretivas ou preventivas.
- (e) Caso seja identificado um risco real ou potencial para segurança operacional, as organizações devem comunicar à autoridade aeronáutica no prazo de trinta dias a contar da data da notificação da ocorrência pelo autor da notificação:
 - (1) Os resultados preliminares das análises;
 - (2) As medidas corretivas ou preventivas implementadas ou o plano de ação.
- (f) No prazo de noventa dias a contar da data da notificação da ocorrência, as organizações devem enviar o relatório final com os resultados das análises efetuadas, as recomendações internas emitidas e as medidas tomadas.
- (g) Em situações específicas, mediante pedido formal e justificado, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo estabelecido no parágrafo (f) anterior.
- (h) Caso a autoridade aeronáutica considere que a aplicação ou a eficácia das medidas tomadas não são adequadas para corrigir as deficiências reais ou potenciais de segurança operacional, a autoridade aeronáutica pode solicitar medidas adicionais que garantam a correta superação das deficiências de segurança operacional.
- (i) A autoridade aeronáutica pode solicitar os resultados preliminares ou finais das análises das ocorrências que lhes tenham sido notificadas, mas em relação às quais não tenham recebido seguimento, ou tenham recebido apenas os resultados preliminares.

22.C.200 PROTEÇÃO E DIVULGAÇÃO DOS DADOS E INFORMAÇÕES

22.C.205 Confidencialidade e utilização adequada dos dados e informações de segurança operacional

- (a) Sem prejuízo da legislação nacional, as organizações e a autoridade aeronáutica devem tomar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade dos dados e informações recebidas no âmbito dos sistemas de notificação de ocorrências.
- (b) Sem prejuízo das disposições relativas à proteção das informações de segurança operacional, as organizações devem abster-se de disponibilizar ou utilizar os dados e informações sobre ocorrências para imputar culpas ou responsabilidades ou para fins que não sejam manter ou melhorar a segurança operacional.
- (c) As informações recolhidas devem ser utilizadas, nomeadamente, para gerir os riscos e para analisar as tendências no domínio da segurança operacional que possam conduzir

a recomendações ou medidas destinadas a corrigir deficiências, reais ou potenciais, em matéria de segurança operacional.

- (d) As informações de segurança operacional recolhidas devem ser adequadamente protegidas contra a utilização ou a divulgação não autorizada.

22.C.210 Proteção das fontes de informação

- (a) A fim de reforçar a confiança das pessoas no sistema, as organizações devem salvaguardar a proteção da identidade das fontes de informações, nomeadamente, do autor da notificação e das pessoas mencionadas nas notificações de ocorrências, na perspetiva do fomento de uma cultura justa;
- (b) Independentemente do tipo ou classificação da ocorrência, os relatórios devem ser anonimizados;
- (c) As organizações devem assegurar que os dados pessoais não sejam disponibilizados ao pessoal da organização em causa, exceto nos casos em que tal seja absolutamente necessário para a averiguação das ocorrências com vista a aumentar a segurança operacional;
- (d) Sem prejuízo da legislação nacional, as organizações devem indicar claramente os limites da proteção de que as fontes de informação beneficiam para os efeitos do presente CV-CAR;
- (e) Perderá a sua proteção e ficará sujeita a sanções previstas na legislação nacional, toda a pessoa mencionada num relatório ou notificação de ocorrência que tenha o dever de notificar a mesma ocorrência e que se abstenha intencionalmente de o fazer;
- (f) Os colaboradores ou pessoal contratado que comuniquem ocorrências ou que sejam mencionados em relatórios ou notificações de ocorrências gozam da proteção prevista no presente CV-CAR;
- (g) A proteção prevista nos parágrafos anteriores não se aplica nos casos em que:
 - (1) A autoridade aeronáutica determine que:
 - (i) A revelação da informação de segurança operacional é necessária para manter ou melhorar os níveis de segurança operacional; e
 - (ii) Os benefícios da disponibilização das informações e dados de segurança operacional são superiores ao impacto adverso a nível doméstico ou internacional da disponibilização.

- (2) Se verifique conduta dolosa ou negligência grosseira; ou
- (3) A autoridade judiciária competente determine que:
 - (i) A revelação da informação de segurança operacional é necessária para a correta administração de justiça; e
 - (ii) O interesse público na revelação da informação de segurança operacional é superior ao impacto adverso, a nível doméstico ou internacional, que a revelação da informação pode ter na futura disponibilização de informação de segurança operacional.

22.C.215 Divulgação dos dados e das informações

- (a) As organizações podem divulgar as informações anonimizadas dentro da organização de forma adequada, sempre que tal possa contribuir para melhoria do nível de segurança operacional, salvaguardando o respeito pela proteção dos dados do notificante, nos termos do presente CV-CAR e demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.
- (b) A fim de informar o público sobre o nível de segurança operacional, a autoridade aeronáutica pode publicar um relatório para:
 - (1) Divulgar informações agregadas e anonimizadas sobre o tipo de ocorrências e sobre as informações relacionadas com a segurança operacional notificadas através dos seus sistemas de notificação obrigatória e voluntária;
 - (2) Identificar as tendências;
 - (3) Identificar as medidas tomadas;
 - (4) A autoridade aeronáutica pode igualmente publicar, de forma anonimizada, os relatórios de ocorrências e os resultados das análises de risco.
- (c) A divulgação dos dados e das informações de segurança operacional pelas organizações e pela autoridade aeronáutica deve obedecer os princípios de proteção estabelecidos no presente CV-CAR.

22.D DISPOSIÇÕES FINAIS

22.D.100 VIGÊNCIA

22.D.105 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

ANEXO I
OCORRÊNCIAS DE NOTIFICAÇÃO OBRIGATÓRIA

A. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM A OPERAÇÃO DA AERONAVE

1. OPERAÇÕES AÉREAS

1.1. Preparação do voo

- (a) Utilização de dados incorretos ou de registros errados nos equipamentos usados na navegação ou nos cálculos de desempenho, que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (b) Transporte ou tentativa de transporte de mercadorias perigosas, em violação das legislações aplicáveis, incluindo a rotulagem, a embalagem e o manuseamento incorretos de mercadorias perigosas.

1.2. Preparação da aeronave

- (a) Tipo de combustível errado ou combustível contaminado;
- (b) Ausência de tratamento de degelo ou tratamento errado ou inadequado.

1.3. Descolagem e aterragem

- (a) Saída do caminho de circulação ou de pista;
- (b) Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação ou pista;
- (c) Incursão na área de aproximação final e de descolagem (FATO);
- (d) Qualquer descolagem rejeitada;
- (e) Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma descolagem, volta de pista ou aterragem;
- (f) Descolagem, aproximação ou aterragem efetiva ou tentada, com parâmetros de configuração errados;
- (g) Embate com a cauda, pá/extremidade da asa ou nacela durante a descolagem ou a aterragem;

- (h) Continuação de aproximação sem satisfazer os critérios de aproximação estabilizada definidos pelo operador aéreo;
- (i) Continuação de uma aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas;
- (j) Aterragem de precaução ou forçada;
- (k) Aterragem curta e longa;
- (l) Aterragem dura.

1.4. Qualquer fase do voo

- (a) Perda de controlo;
- (b) Perda de controlo da aeronave, superação da atitude de picada normal, ângulo de pranchamento ou velocidade inadequados para as condições;
- (c) Desvio de altitude;
- (d) Ativação de qualquer proteção da envolvente de voo, incluindo aviso de perda de sustentação, vibrador do manche, empurrador do manche e proteções automáticas;
- (e) Desvio não intencional da rota planeada ou atribuída de duas vezes o nível de desempenho de navegação requerido ou dez milhas náuticas, conforme o valor que for inferior;
- (f) Superação dos limites constantes do manual de voo da aeronave;
- (g) Operação com altímetro incorretamente regulado;
- (h) Ocorrências relacionadas com o sopro dos reatores ou com a perturbação dos rotores ou hélices, que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (i) Interpretação errada do modo automático ou de qualquer informação dada pelo posto de pilotagem à tripulação de voo, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.5. Outros tipos de ocorrências

- (a) Libertação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente;

- (b) Perda de conhecimento da situação no espaço;
- (c) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave;
- (d) Incapacidade física da tripulação durante o voo.

2. OCORRÊNCIAS TÉCNICAS

2.1. Estrutura e sistemas

- (a) Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave em voo;
- (b) Perda de um sistema;
- (c) Perda de redundância de um sistema;
- (d) Fugas de quaisquer fluídos de que resultem perigo de incêndio ou possibilidade de contaminação perigosa da estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave, ou que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (e) Mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível com consequências tanto no fornecimento como na distribuição de combustível;
- (f) Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema indicador, quando tal resulta em indicações erradas à tripulação;
- (g) Mau funcionamento dos comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou bloqueados.

2.2. Propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)

- (a) Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor;
- (b) Dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistemas equivalentes;
- (c) Extinção, corte de motor ou de APU em voo, quando necessário;

- (d) Superação das limitações ao funcionamento do motor, incluindo velocidade excessiva ou incapacidade de controlar a velocidade de qualquer componente rotativo de grande velocidade;
- (e) Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor, grupo motopropulsor, APU ou transmissão, que resulte numa ou mais das seguintes situações:
 - (1) Impossibilidade de acionamento do sistema de inversão do impulso;
 - (2) Impossibilidade de controlar a potência, o impulso ou as rotações por minuto;
 - (3) Não contenção tanto de componentes como de fragmentos.

3. INTERAÇÃO COM OS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

- (a) Emissão de autorização ATC sem condições de segurança operacional;
- (b) Perda de comunicação prolongada com o órgão ATS;
- (c) Instruções contraditórias de diferentes órgãos ATS conduzindo potencialmente a perda de separação;
- (d) Interpretação errada de comunicações rádio, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (e) Desvio intencional de instrução ATC, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

4. EMERGÊNCIAS E OUTRAS SITUAÇÕES CRÍTICAS

- (a) Declaração de emergência «MAYDAY» ou «PAN PAN»;
- (b) Qualquer combustão, fusão, fumo, gás de vapor, formação de centelha, sobreaquecimento, incêndio ou explosão;
- (c) Ar contaminado na cabina de pilotagem ou no compartimento de passageiros, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (d) Incapacidade da tripulação de voo ou de cabina de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência;

- (e) Utilização de qualquer equipamento de emergência ou procedimento não normal que afete o desempenho durante o voo ou na aterragem;
- (f) Avaria de qualquer sistema ou equipamento de emergência ou de salvamento que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (g) Despressurização;
- (h) Quantidade de combustível perigosamente baixo ou quantidade de combustível no destino inferior à reserva final de combustível requerida;
- (i) Qualquer utilização do sistema de oxigénio da tripulação por parte desta;
- (j) Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabina, que resulte na redução da tripulação certificada complementar abaixo do nível mínimo;
- (k) Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo em condições de segurança operacional.

5. AMBIENTE EXTERNO E METEOROLOGIA

- (a) Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves, ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo nomeadamente com:
 - (1) Ativação do ACAS RA;
 - (2) Ativação de um sistema anticolisão no solo, nomeadamente o GPWS (*Ground Proximity Warning System*) ou o TAWS (*Terrain Avoidance and Warning System*).
- (b) Colisão com vida animal;
- (c) Danos causados tanto por objetos estranhos, como por fragmentos;
- (d) Episódio não previsto de más condições do pavimento da pista;
- (e) Episódio de turbulência de esteira;
- (f) Interferência com a aeronave de armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, papagaios voadores, iluminações laser, lasers de alta potência, sistemas de aeronaves pilotadas à distância, aeromodelos ou meios semelhantes;

- (g) Queda de raio que tenha resultado em danos na aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave;
- (h) Queda de granizo que tenha resultado em danos na aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave;
- (i) Turbulência forte ou qualquer episódio que resulte em ferimentos nos ocupantes ou relativamente ao qual se considere necessário um «controlo de turbulência» da aeronave pós-voo;
- (j) Episódio significativo de vento, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (k) Episódio de formação de gelo, que resulte em dificuldades de controlo da aeronave, danos na aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave;
- (l) Episódio de cinzas vulcânicas.

B. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM AS CONDIÇÕES TÉCNICAS, A MANUTENÇÃO E A REPARAÇÃO DA AERONAVE

1. MANUTENÇÃO E GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE CONTÍNUA

- (a) Danos na estrutura da aeronave que requeiram uma reparação importante;
- (b) Fissuras, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se superior ao máximo estabelecido pelo fabricante ou pela autoridade aeronáutica;
- (c) Fuga grave ou contaminação de fluídos;
- (d) Falha do sistema de combustível ou de esvaziamento rápido de combustível que afete o fluxo de combustível ou provoque uma fuga perigosa durante o voo;
- (e) Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor ou grupo motopropulsor e/ou transmissão que resulte numa ou mais das seguintes situações:
 - (1) Não contenção tanto de componentes como de fragmentos;
 - (2) Defeito da estrutura de montagem do motor.

- (f) Paragem de um voo de um ou mais motores devido à paragem de combustão, danos externos no motor ou na estrutura da aeronave, ingestão de objetos estranhos ou à formação de gelo;
- (g) Sistema de gases de escape dos motores que cause danos no motor durante o voo, estrutura adjacente, equipamento ou nos componentes;
- (h) Danos, avaria ou defeito da hélice, que possa conduzir à separação, durante o voo, da hélice ou de uma parte importante da hélice e/ou mau funcionamento do comando da hélice, incluindo uma anomalia do sistema de embandeiramento da hélice ou incapacidade do sistema de controlar a sobre velocidade em voo;
- (i) Danos, avaria ou defeito da caixa de velocidades/fixação do rotor principal, que possa conduzir à separação, em voo, do conjunto do rotor e/ou mau funcionamento do comando do rotor;
- (j) Anomalias nos componentes ou sistemas da aeronave que resultem na tomada de ações de emergência durante o voo, com exceção da ação de cortar um motor;
- (k) Sistemas ou equipamentos de evacuação de emergência, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação de evacuação de emergência de passageiros, ou equipamentos de evacuação que sejam considerados defeituosos, ou que falhem na execução das funções pretendidas durante uma emergência real ou durante um treino, verificação, manutenção, demonstração ou ativação involuntária;
- (l) Cada interrupção de um voo, mudança não planeada de aeronave em rota, escala não planeada ou desvio de uma rota, causados por dificuldades ou anomalias técnicas conhecidas ou suspeitadas;
- (m) Um componente da aeronave que cause acumulação ou circulação de fumo, vapor ou fumos tóxicos ou nocivos no compartimento da tripulação ou na cabina dos passageiros durante o voo;
- (n) Extensão ou retração involuntária de um trem de aterragem, ou abertura ou encerramento das portas do trem de aterragem durante o voo;
- (o) Falha de componentes do sistema de travões que resulte numa perda da potência de travagem quando a aeronave se encontra em movimento em terra;
- (p) Falha ou anomalia de qualquer sistema de comando de voo, *flap*, *slat* ou *spoiler*;
- (q) Qualquer vibração ou sacudida anormal causada por uma anomalia, defeito ou falha estrutural ou sistémica;

- (r) Uma falha ou anomalia de mais de um instrumento de atitude, velocidade do ar ou altitude durante uma dada operação da aeronave;
- (s) Montagem ou instalação incorreta de componentes da aeronave detetada durante uma inspeção ou um procedimento de ensaio que não tinha essa finalidade específica;
- (t) Avaliação errada de um defeito ou não-conformidade grave com a Lista de Equipamentos Mínimos (*MEL - Minimum Equipment List*) e os procedimentos do diário de bordo;
- (u) Danos graves no Sistema de Interconexão de Instalações Elétricas (*EWIS - Electrical Wiring InterConnect System*);
- (v) Qualquer defeito numa peça essencial com uma vida útil limitada, que conduza à sua retirada antes do termo do seu período de vida útil;
- (w) Utilização de produtos, componentes ou materiais de origem desconhecida ou suspeita ou de componentes essenciais inutilizáveis;
- (x) Dados ou procedimentos de manutenção aplicáveis enganadores, incorretos ou insuficientes, que possam conduzir a erros graves no plano da manutenção, incluindo as questões linguísticas;
- (y) Controlo ou aplicação incorretos de limitações à manutenção das aeronaves ou manutenção programada;
- (z) Colocação em serviço de uma aeronave saída da manutenção, em caso de não-conformidade que coloque em perigo a segurança operacional do voo;
- (aa) Danos graves causados a uma aeronave durante as atividades de manutenção devido a manutenção incorreta ou utilização de equipamento de apoio no solo inadequado ou inutilizável, que obriguem a operações de manutenção adicionais;
- (bb) Identificação de ocorrências relacionadas com a combustão, fusão, fumos, formação de centelha, sobreaquecimento ou incêndio incluindo, incêndios durante o voo, comunicando se o sistema de alarme de incêndio funcionou corretamente, incêndios durante o voo não protegidos por um sistema de alarme de incêndio e falsos alarmes de incêndio durante o voo;
- (cc) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano, incluindo a fadiga do pessoal, tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave;

- (dd) Mau funcionamento significativo, problema de fiabilidade ou problema recorrente de qualidade dos registos, que afete o sistema de registo de parâmetros de voo ou falta da informação necessária para assegurar o funcionamento do equipamento de registo de parâmetros de voo.

C. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM OS SERVIÇOS E AS INSTALAÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM AS AERONAVES

- (a) Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo, incluindo:
- (1) O embate no solo sem perda de controlo;
 - (2) Não observância das distâncias mínimas de separação prescritas entre as aeronaves ou entre as aeronaves e o espaço aéreo relativamente ao qual são fixadas distâncias mínimas de separação;
 - (3) Separação inadequada, consistente em situação em que, na ausência das distâncias mínimas de separação prescritas, uma aeronave passa demasiado próximo de outra para que o piloto possa garantir uma separação segura;
 - (4) Ativação do ACAS RA.
- (b) Colisão com vida animal;
- (c) Saída do caminho de circulação ou da pista;
- (d) Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação ou pista;
- (e) Incursão na área de aproximação final e de descolagem (FATO);
- (f) Desvio em relação à autorização concedida à aeronave pelo controlador de tráfego aéreo (ATCO - *Air Traffic Control Officer*);
- (g) Desvio em relação às regras de gestão de tráfego aéreo (ATM) aplicáveis à aeronave:
- (1) Desvio em relação aos procedimentos ATM publicados aplicáveis à aeronave;
 - (2) Violação do espaço aéreo, incluindo entrada não autorizada num espaço aéreo;

(3) Desvio em relação às disposições relativas ao transporte e ao funcionamento do equipamento aeronáutico ligado à gestão do tráfego aéreo, conforme previsto nos regulamentos aplicáveis.

(h) Ocorrências ligadas a confusões relacionadas com o indicativo de chamada.

2. DEGRADAÇÃO OU PERDA TOTAL DE SERVIÇOS OU DE FUNÇÕES

(a) Incapacidade de prestar serviços de tráfego aéreo ou executar funções ATM:

(1) Incapacidade de prestar serviços de tráfego aéreo ou executar funções ligadas aos serviços de tráfego aéreo;

(2) Incapacidade de prestar serviços de gestão do espaço aéreo ou executar funções de gestão do espaço aéreo;

(3) Incapacidade de prestar serviços ligados à capacidade e à gestão do fluxo de tráfego aéreo ou executar funções ligadas à capacidade e à gestão do fluxo de tráfego aéreo.

(b) Não prestação dos serviços de tráfego aéreo ou prestação por meio de ANS, Serviço Automático de Informação Terminal (*ATIS - Automatic Terminal Information Service*), serviços meteorológicos, ou quaisquer serviços de apoio, de informações claramente incorretas, corrompidas, inadequadas ou enganadoras, incluindo sobre as más condições do pavimento da pista;

(c) Falha do serviço de comunicação;

(d) Falha do serviço de vigilância;

(e) Falha da função ou do serviço de tratamento e de distribuição de dados;

(f) Falha do serviço de navegação;

(g) Falha de segurança do sistema ATM, que tenha ou possa ter um impacto negativo direto na prestação de serviços em condições de segurança;

(h) Sobrecarga significativa de um setor ATS, que conduza a uma potencial deterioração do nível de prestação de serviços;

(i) Receção ou interpretação incorreta de comunicações relevantes, incluindo a não-compreensão da língua utilizada, nos casos em que teve ou poderia ter tido um impacto negativo direto na prestação de serviços em condições de segurança;

- (j) Perda prolongada de comunicação com uma aeronave ou com outro órgão ATS.

3. OUTRAS OCORRÊNCIAS

- (a) Declaração de emergência «MAYDAY» ou «PAN PAN»;
- (b) Interferência externa significativa com os serviços de navegação aérea;
- (c) Interferência com uma aeronave, um órgão ATS ou uma transmissão de comunicações via rádio, incluindo de armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, papagaios voadores, iluminações laser, lasers de alta potência, sistemas de aeronaves pilotadas remotamente, aeromodelos ou meios semelhantes;
- (d) Alijamento de combustível;
- (e) Ameaça de bomba ou de desvio de aeronave por piratas do ar;
- (f) Fadiga com impacto ou potencial impacto na capacidade de prestar serviços de navegação aérea ou executar funções ligadas ao tráfego aéreo em condições de segurança;
- (g) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

D. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM OS AERÓDROMOS E OS SERVIÇOS EM TERRA

1. GESTÃO DA SEGURANÇA DO AERÓDROMO

1.1. Ocorrências relacionadas com aeronaves e obstáculos

- (a) Colisão ou quase colisão, no solo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo;
- (b) Colisão com vida animal;
- (c) Saída do caminho de circulação ou da pista;
- (d) Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação ou pista;
- (e) Incursão ou saída da área de aproximação final e de descolagem (FATO);
- (f) Inobservância pelas aeronaves ou veículos de autorizações, instruções ou restrições aquando das operações na área de movimento de um aeródromo;

- (g) Objetos estranhos na área de movimento do aeródromo, que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (h) Presença de obstáculos no aeródromo ou nas suas imediações, não comunicados na Publicação de Informação Aeronáutica (*AIP - Aeronautical Information Publication*) ou através de um aviso à navegação (*NOTAM - Notice to Air Men*) ou que não estejam marcados ou iluminados de forma adequada;
- (i) Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de recuo com reboque, manobras de recuo com motor ou rolagem;
- (j) Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, na placa de estacionamento;
- (k) Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice;
- (l) Declaração de emergência «MAYDAY» ou «PAN PAN».

1.2. Degradação ou perda total de serviços ou funções

- (a) Perda ou falhas de comunicação entre:
 - (1) O aeródromo, um veículo ou o pessoal de terra e os serviços de tráfego aéreo ou os serviços de gestão da placa de estacionamento;
 - (2) Os serviços de gestão da placa de estacionamento e a aeronave, um veículo ou os serviços de tráfego aéreo.
- (b) Avaria, mau funcionamento ou defeito importante dos equipamentos ou sistemas do aeródromo, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes;
- (c) Deficiências significativas no plano da iluminação, marcação ou sinalização do aeródromo;
- (d) Avaria do sistema de alerta de emergência do aeródromo;
- (e) Indisponibilidade dos serviços de salvamento e de combate a incêndios, de acordo com os requisitos aplicáveis.

1.3. Outras ocorrências

- (a) Incêndio, fumo ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo, que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (b) Ocorrências relacionadas com a segurança dos aeródromos, nomeadamente entrada ilícita, sabotagem, ameaça de bomba;
- (c) Ausência de notificação de uma mudança significativa nas condições de exploração do aeródromo, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (d) Derramamentos significativos durante o abastecimento;
- (e) Abastecimento de combustível ou de outros fluídos essenciais contaminados ou do tipo incorreto;
- (f) Incapacidade de lidar com as más condições do pavimento da pista;
- (g) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave;
- (h) Erro na quantidade de combustível abastecido que possa afetar significativamente tanto o desempenho como a autonomia da aeronave.

2. ASSISTÊNCIA EM ESCALA A AERONAVES

2.1. Ocorrências relacionadas com as aeronaves e os aeródromos

- (a) Colisão ou quase colisão, no solo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo;
- (b) Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio;
- (c) Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de recuo com reboque, manobras de recuo com motor ou rolagem;
- (d) Objetos estranhos na área de movimento do aeródromo, que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (e) Presença de passageiros ou pessoas não autorizadas, sem supervisão, na placa de estacionamento;

- (f) Incêndio, fumo ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo, que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (g) Ocorrências relacionadas com a segurança dos aeródromos, nomeadamente entrada ilícita, sabotagem, ameaça de bomba.

2.2. Degradação ou perda total de serviços ou funções

- (a) Perda ou falha de comunicação com a aeronave, o veículo, os serviços de tráfego aéreo ou os serviços de gestão da placa de estacionamento;
- (b) Avaria, mau funcionamento ou defeito importante de equipamentos ou sistemas do aeródromo, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes;
- (c) Deficiências significativas no plano da iluminação, marcação ou sinalização do aeródromo.

2.3. Ocorrências específicas da assistência em escala

- (a) Assistência e embarque de passageiros ou carregamento de bagagem, correio ou carga feito de forma incorreta, que possa ter um efeito significativo tanto na massa como no equilíbrio da aeronave;
- (b) Retirada de equipamento de apoio ao embarque que coloque em perigo os ocupantes da aeronave;
- (c) Arrumação ou proteção incorreta da bagagem, correio ou carga que possa, por qualquer razão, representar um perigo para a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes, ou impedir a evacuação de emergência;
- (d) Transporte, tentativa de transporte ou movimentação de mercadorias perigosas, que tenha ou possa ter colocado em perigo a segurança da operação ou conduzido a uma situação de falta de segurança;
- (e) Não conformidade da conciliação de passageiros ou bagagem;
- (f) Não conformidade dos procedimentos em matéria de assistência em escala e manutenção de aeronaves, especialmente os aplicáveis às operações de degelo, reabastecimento ou carregamento, incluindo a instalação ou remoção incorreta de equipamento;
- (g) Derramamentos significativos durante o abastecimento;

- (h) Carregamento de quantidades incorretas de combustível, suscetíveis de ter um impacto significativo na autonomia, desempenho, equilíbrio ou resistência estrutural da aeronave;
- (i) Carregamento de combustível ou de outros fluídos essenciais contaminados ou do tipo incorreto;
- (j) Avaria, mau funcionamento ou defeito dos equipamentos no solo utilizados para a assistência em escala, que resultem em danos ou danos potenciais na aeronave;
- (k) Danos causados na aeronave por equipamentos ou veículos de assistência em escala, incluindo danos não declarados anteriormente;
- (l) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

E. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM AERONAVES QUE NÃO SEJAM AERONAVES A MOTOR COMPLEXAS, INCLUINDO OS PLANADORES

1. AERONAVES QUE NÃO SEJAM AERONAVES A MOTOR COMPLEXAS, EXCLUINDO OS PLANADORES

1.1. Operações aéreas

- (a) Perda de controlo não intencional;
- (b) Aterragem fora da área de aterragem planeada;
- (c) Incapacidade ou impossibilidade de obter o nível de desempenho esperado da aeronave em condições normais durante a descolagem, a subida ou a aterragem;
- (d) Incursão na pista;
- (e) Saída da pista;
- (f) Qualquer voo efetuado com uma aeronave que não estava em perfeitas condições de navegabilidade ou cuja preparação não tinha sido completada, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (g) Voo não planeado realizado em condições meteorológicas de voo por instrumentos (*IMC - Instrument Meteorological Conditions*) com uma aeronave

não certificada para regras de voo por instrumentos (*IFR - Instrument Flight Rules*) ou piloto não qualificado para IFR, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;

(h) Libertação não intencional de carga.

1.2. Ocorrências técnicas

(a) Vibração intensa anormal;

(b) Comandos de voo desligados ou que não funcionam corretamente;

(c) Avaria ou deterioração substancial da estrutura da aeronave;

(d) Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave ou instalação em voo;

(e) Avaria de motor, rotor, hélice, sistema de combustível ou outro sistema essencial;

(f) Fuga de fluídos, que tenha resultado em perigo de incêndio ou na possibilidade de contaminação perigosa da estrutura, dos sistemas ou do equipamento da aeronave ou colocado em risco os ocupantes.

1.3. Interação com os serviços de navegação aérea e gestão do tráfego aéreo

(a) Interação com serviços de navegação aérea que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;

(b) Violação do espaço aéreo.

1.4. Emergências e outras situações críticas

(a) Ocorrência na origem de uma chamada de emergência;

(b) Incêndio, explosão, fumos, gases tóxicos ou emanções tóxicas na aeronave;

(c) Incapacitação do piloto, que conduza à falta de aptidão para desempenhar funções.

1.5. Ambiente externo e meteorologia

(a) Colisão no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo;

(b) Quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo, que exija uma manobra de emergência para evitar a colisão;

- (c) Colisão com vida animal, que tenha resultado em danos na aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial;
- (d) Interferência com a aeronave de armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, papagaios voadores, iluminações laser, lasers de alta potência, sistemas de aeronaves pilotadas à distância, aeromodelos ou meios semelhantes;
- (e) Queda de raio que resulte em danos ou perda de funções da aeronave;
- (f) Turbulência grave, que tenha provocado ferimentos nos ocupantes da aeronave ou relativamente ao qual se considere necessário um «controlo de turbulência» da aeronave pós-voo;
- (g) Formação de gelo, incluindo no carburador, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

2. PLANADORES

2.1. Operações aéreas

- (a) Perda de controlo não intencional;
- (b) Ocorrência em que o piloto do planador foi incapaz de soltar o cabo de guincho ou a corda do rebocador e teve de recorrer a procedimentos de emergência;
- (c) Ato de soltar o cabo de guincho ou a corda do rebocador, caso tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (d) Avaria de um motor durante a descolagem, quando se tratar de um planador motorizado;
- (e) Qualquer voo efetuado com um planador que não estava em perfeitas condições de navegabilidade ou cuja preparação incompleta tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

2.2. Ocorrências técnicas

- (a) Vibração intensa anormal;
- (b) Comandos de voo que não funcionam corretamente ou desligados;
- (c) Dano ou deterioração substancial da estrutura do planador;
- (d) Perda de qualquer parte da estrutura do planador ou instalação em voo.

2.3. Interação com os serviços de navegação aérea e gestão do tráfego aéreo

- (a) Interação com os serviços de navegação aérea que tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- (b) Violações do espaço aéreo.

2.4. Emergências e outras situações críticas

- (a) Ocorrência na origem de uma chamada de emergência;
- (b) Qualquer situação em que não exista qualquer zona de aterragem segura disponível;
- (c) Incêndio, explosão, fumo ou gases ou emanações tóxicas no planador;
- (d) Incapacitação do piloto, que conduza à falta de aptidão para desempenhar funções.

2.5. Ambiente externo e meteorologia

- (a) Colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo;
- (b) Quase colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo, que exija uma manobra de emergência para evitar a colisão;
- (c) Interferência com o planador de armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, papagaios voadores, iluminações laser, lasers de alta potência, sistemas de aeronaves pilotadas à distância, aeromodelos ou meios semelhantes;
- (d) Queda de raio, que resulte em danos no planador.

Nota: Para efeitos do presente anexo, entende-se por:

- (1) «Aeronave a motor complexa»:
 - (i) Avião:
 - (A) Com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg;
 - (B) Certificado para uma configuração máxima superior a dezanove lugares;
 - (C) Certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos;
 - (D) Equipado com (um) motor(es) turbo-jacto(s) ou mais do que um motor turbohélice.

- (ii) Helicóptero certificado:
 - (A) Para uma massa máxima à descolagem superior a 3 175 kg;
 - (B) Para uma configuração máxima superior a nove lugares; ou
 - (C) Para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos.
 - (iii) Aeronave de rotor orientável;
- (2) «Planador», aeronave mais pesada do que o ar, sustentada em voo pela reação dinâmica do ar contra as suas superfícies fixas de elevação e cujo voo livre não depende de um motor, incluindo a asa-delta, o parapente e outros aparelhos comparáveis.

ANEXO II - Lista de exemplos de incidentes graves

Os incidentes a seguir enumerados são exemplos típicos de incidentes suscetíveis de constituir incidentes graves. Esta lista não é exaustiva e serve apenas como orientação para a definição de «incidente grave»:

- a)* Uma situação de quase colisão que exija uma manobra para evitar uma colisão ou uma situação de perigo, ou que poderia ter sido evitada com medidas adequadas;
- b)* Impacto com o solo sem perda de controlo evitado por escassa margem;
- c)* Descolagem abortada numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;
- d)* Descolagem de uma pista encerrada ou ocupada, de um caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou de uma pista desafetada;
- e)* Aterragem ou tentativa de aterragem numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;
- f)* Desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto;
- g)* Incêndio ou fumo na cabina dos passageiros, nos compartimentos de carga ou no motor, mesmo que esses incêndios tenham sido extintos com a utilização de agentes extintores;
- h)* Acontecimentos que obriguem a tripulação de voo a utilizar as reservas de oxigénio de emergência;

- i)* Falha estrutural da aeronave ou desintegração do motor, incluindo as avarias não controladas dos motores de turbina, não classificadas como acidentes;
- j)* Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo, que afetem significativamente a operação da aeronave;
- k)* Incapacidade física da tripulação durante o voo;
- l)* Quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência;
- m)* Incursões na pista classificadas no nível de gravidade A em conformidade com o Doc. 9870 da OACI, que contém informações sobre as classificações de gravidade;
- n)* Incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragens antes da pista, saídas laterais da pista ou transposição dos limites finais da pista;
- o)* Falhas dos sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora do plano de voo aprovado ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave;
- p)* Falha de mais de um sistema num sistema redundante obrigatório para a orientação do voo e para a navegação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos xx de xx de 2023
- o Presidente, Abraão dos Santos Lima