

PROJETO DE
REGULAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL
CV-CAR 22
NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

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

Além disso, embora seja extremamente importante poder tirar ensinamentos de um acidente, concluiu-se que os sistemas puramente reativos são de pouca utilidade para continuar a melhorar os níveis de segurança. Os sistemas reativos devem, pois, ser complementados por sistemas proactivos, que utilizam outros tipos de informações de segurança visando melhorar os níveis de segurança da aviação civil.

Nesse sentido, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) estabeleceu no Anexo 19 à Convenção Internacional de Aviação Civil, uma nova abordagem para gestão da segurança operacional em que um dos elementos-chaves é a implementação de um sistema gestão de dados de segurança da aviação que permita a recolha, armazenamento, agregação e análise de dados e informações de segurança. O Anexo 19 estabelece ainda que os Estados devem implementar sistemas de notificação de ocorrências obrigatórios e voluntários para recolha dos dados e informações de segurança operacional dos prestadores de serviços/organizações.

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

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

Assim, o presente regulamento vem reforçar a segurança da aviação, assegurando a notificação, a recolha, o armazenamento, a proteção, a partilha, a divulgação e a análise das informações pertinentes relativas à segurança da aviação civil 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 o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro e do n.º 2 do artigo 173º 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 Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

22.A DISPOSIÇÕES GERAIS

22.A.100 REGRAS BÁSICAS

22.A.105 Objeto

(1) O presente CV-CAR estabelece os requisitos em matéria de:

- (i) Notificação 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 segurança da operação;
- (ii) Comunicação de outras informações pertinentes relacionadas com a segurança;
- (iii) Investigação, análise e medidas de seguimento em relação às ocorrências comunicadas e a outras informações relacionadas com a segurança;
- (iv) Utilização e divulgação adequadas das informações de segurança recolhidas.

22.A.110 Aplicabilidade

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 nacionais e aplica-se aos seguintes prestadores de serviços:

1. Operador aéreo comercial certificado de acordo com o CV-CAR 9 que opere aviões ou helicópteros no transporte aéreo comercial;
2. Organização de manutenção aprovada de acordo com o CV-CAR 6;
3. Operador de aeródromo certificado ou autorizado de acordo com o CV-CAR14;
4. Prestador de serviços de tráfego aéreo que opera de acordo com o CV-CAR17;
5. Prestador de serviços de comunicação, navegação e vigilância de acordo com o CV-CAR 19;
6. Prestador de serviços de meteorologia aeronáutica de acordo com o CV-CAR 16;
7. Organização de treino aprovada de acordo com o CV-CAR 3;
8. Operador autorizado a conduzir operações de acordo com o CV-CAR 8;

9. Operadores de aeronaves não tripuladas que tenham provocado incidente ou acidente envolvendo equipamentos, estruturas, aeronaves tripuladas ou causado vítimas mortais ou feridos graves;
10. Empresas prestadoras de serviço de assistência em escala, limpeza, catering, vigilância, agentes reconhecidos;
11. Demais pessoas ou organizações certificadas ou autorizadas de acordo com os Regulamentos de Aviação Civil.

22.A.115 Extensão da competência territorial

O presente regulamento é ainda aplicável a aeronaves de matrícula estrangeira quando as ocorrências nele previstas se verificarem no território nacional.

22.A.120 Definições

- (a) Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:
- (1) «Autor da notificação», uma pessoa singular que comunica uma ocorrência ou outras informações relacionadas com a segurança nos termos do presente regulamento;
 - (2) «Cultura justa», uma 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;
 - (3) «Despersonalização», a eliminação, nos relatórios/notificações de ocorrências, de todos os dados pessoais relativos aos autores da notificação e às pessoas mencionadas nos relatórios/notificações de ocorrências, 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 do relatório/notificação de ocorrência;
 - (4) «Informações desidentificadas», as informações decorrentes dos relatórios/notificações de ocorrências dos quais foram retirados todos os dados pessoais, tais como os nomes e os endereços de pessoas singulares;
 - (5) «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 da (s) causa (s) e/ou fatores contributivos e, quando apropriado, formulação de recomendações de segurança;
 - (6) «Ocorrência», um evento ou condição relacionado com a segurança 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;

- (7) «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 deste regulamento;
- (8) «Sistemas de recolha e processamento de dados de segurança aérea», são 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.
- (b) 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 Abreviaturas

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

- (1) ACAS RA (aviso de resolução do sistema anticolisão de bordo)
- (2) ADREP – Accident/incident data reporting
- (3) ANS– Serviço de Gestão de tráfego e navegação aérea
- (4) APU - Unidades de energia auxiliares
- (5) GPWS - sistema de aviso de proximidade do solo
- (6) TAWS - sistema de percepção e aviso do terreno
- (7) FATO – Final approach and take off área
- (8) UTC – Universal coordinated time
- (9) VHF – Very high frequency
- (10) VOR – VHF omnidirectional range
- (11) TSO – Technical Standard Order

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 tem por objetivo:

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

22.B.110 Sistema de notificação obrigatória

- (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 da aviação, nomeadamente, mas não só:
 - (i) Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves, tais como:
 - (A) Ocorrências relacionadas com uma colisão;
 - (B) Ocorrências relacionadas com a descolagem e a aterragem;
 - (C) Ocorrências relacionadas com o combustível;
 - (D) Ocorrências em voo;
 - (E) Ocorrências relacionadas com a comunicação;
 - (F) Ocorrências relacionadas com ferimentos, emergências médicas e emergências de saúde pública e outras situações críticas;
 - (G) Ocorrências relacionadas com a tripulação;
 - (H) Ocorrências relacionadas com as condições meteorológicas ou com a segurança não operacional;
 - (ii) Ocorrências relacionadas com as condições técnicas, com a manutenção e com a reparação das aeronaves, tais como:
 - (A) Defeitos estruturais;
 - (B) Mau funcionamento de sistemas;
 - (C) Problemas de manutenção e de reparação;
 - (D) Problemas de propulsão, incluindo os motores, as hélices e os sistemas de rotor e problemas das unidades de energia auxiliares (APU);
 - (iii) Ocorrências relacionadas com os serviços e as instalações de navegação aérea, tais como:
 - (A) Colisões, quase-colisões ou potencial para colisão;
 - (B) Ocorrências específicas dos serviços de navegação aérea (ANS);
 - (C) Ocorrências operacionais de ANS;
 - (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 assistência em escala

(v) Ocorrências relacionadas com a segurança da aviação civil (security)

Nota: Os **Anexo I e II** apresentam, respetivamente, listas exemplificativas de ocorrências de notificação obrigatória e de incidentes suscetíveis de constituir incidentes graves .

- (c) 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.
- (d) O presente CV-CAR não interfere com os processos de investigação de acidentes e incidentes geridos pela autoridade 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, através do sistema de notificação obrigatória:
 - (1) O piloto-comandante de aeronave 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;
 - (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 de controlo ou informação de tráfego aéreo;
 - (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 e o reboque num aeródromo sob supervisão da autoridade aeronáutica;

- (7) As pessoas que desempenham funções de concepção, 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 sejam exigidas uma autorização da autoridade enquanto representante legal de um prestador de serviços.
- (b) Todas as organizações mencionadas na subsecção 22.A.110, devem notificar à autoridade aeronáutica, as ocorrências referidas no parágrafo (b) da subsecção 22.B.110.

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

- (a) As organizações e pessoas enumeradas na subsecção 22.B.115 devem:
- (1) Em caso de acidente ou incidente grave, proceder imediatamente à notificação inicial da ocorrência à autoridade aeronáutica e no prazo máximo de 24 horas, submeter todas as informações requeridas através do meio 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 72 (setenta e duas) horas após o evento, através do meio determinado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) A notificação inicial das ocorrências referida no parágrafo (a)(1) anterior deve incluir no mínimo as seguintes informações:
- (1) Nome da organização e tipo de operação
 - (2) Data e hora UTC da ocorrência;
 - (3) Local da ocorrência (País, local, aeródromo, fase de voo, nível de voo, FIR);
 - (4) Classe e Categoria da ocorrência (Taxonomia ADREP);
 - (5) Tipo, modelo e série, conforme aplicável;
 - (6) Matrícula da(s) aeronaves(s) e
 - (7) Número de voo, conforme aplicável;
 - (8) O último ponto de partida e destino previsto;;
 - (9) Condições meteorológicas;
 - (10) Descrição sumária da ocorrência;
 - (11) Classificação do risco;
 - (12) Qualquer outra informação considerada importante.

22.B.200 NOTIFICAÇÃO VOLUNTÁRIA DE OCORRÊNCIAS

22.B.205 Objetivo

- (a) O sistema de notificação voluntário tem por principal objetivo reforçar a segurança da aviação, através da recolha de dados de segurança sobre deficiências reais ou potenciais de segurança, que caso contrário não seriam reportados através de outros canais.
- (b) Os dados referidos no parágrafo anterior, podem envolver ocorrências, perigos ou ameaças relevantes para a segurança da aviação.
- (c) O sistema de notificação voluntária 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 é utilizado para facilitar a recolha de elementos de ocorrências e de informações relacionadas com a segurança, cuja notificação não seja obrigatória nos termos do presente CV-CAR, que possam ser comunicadas por pessoas não enumeradas na subsecção 22.B.115.
- (e) Através da notificação voluntária o público em geral, que utiliza o transporte aéreo, pode notificar qualquer ocorrência passível de comprometer a segurança das operações.

22.B.210 Requisitos de notificação voluntária

- (a) As organizações devem estabelecer um sistema de notificação voluntária 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 que o autor da comunicação considere representarem um perigo real ou potencial para a segurança da aviação.
- (b) A autoridade aeronáutica incentiva a notificação voluntária por qualquer organização ou pessoa envolvida ou não com atividades do sector da aviação.
- (c) A notificação voluntária deve ser enviada através do meio determinado pela autoridade aeronáutica;
- (d) O sistema de notificação 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

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

22.C.105 Recolha e armazenamento dados e informações

- (a) As organizações devem estabelecer um sistema de gestão das informações de segurança e processamento de dados para recolha e tratamento das informações recebidos através dos sistemas obrigatórios e voluntários de notificação de segurança.
- (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 informações segurança, que utilize uma taxonomia padronizada (tais como ADREP), considerada aceitável pela autoridade aeronáutica;
 - (2) Processos para registo, tratamento, análise dos dados e 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 deve ser feito de forma a evitar a utilização das informações para fins distintos da segurança e deve salvaguardar adequadamente a confidencialidade da identidade dos autores das notificações e das pessoas mencionadas nos relatórios ou notificações de ocorrências, a fim de promover uma cultura justa.
- (f) A autoridade aeronáutica estabelece um sistema para a recolha, armazenamento, tratamento e análise dos dados e informações de segurança recebidos 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 investigação, análise e seguimento das ocorrências recolhidas nos termos do presente CV-CAR, a fim de identificar os perigos para a segurança 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 da aviação.

- (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 da aviação deve aplicar essas medidas atempadamente e estabelecer um processo para monitorizar a aplicação e a eficácia de tais medidas;
- (d) As organizações devem comunicar periodicamente aos seus colaboradores e ao pessoal contratado informações relativas à análise e seguimento das ocorrências em relação às quais foram tomadas medidas preventivas ou corretivas.
- (e) Caso seja identificado um risco real ou potencial para segurança da aviação, as organizações devem comunicar à autoridade aeronáutica no prazo de 15 (quinze) 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 plano de ação.
- (f) No prazo de 30 (trinta) 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, a autoridade aeronáutica pode solicitar medidas adicionais que garantam a correta superação das deficiências de segurança.
- (i) A autoridade aeronáutica pode solicitar os resultados preliminares ou finais das análises das ocorrências que lhes tenham sido comunicadas, 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.

- (a) Sem prejuízo da legislação nacional, as organizações e a autoridade devem tomar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade dos dados e informações recebidos no âmbito dos sistemas de notificação de ocorrências.
- (b) Sem prejuízo das disposições relativas à proteção das informações de segurança, 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 da aviação.

- (c) As informações recolhidas devem ser utilizadas, nomeadamente, para gerir os riscos e para analisar as tendências no domínio da segurança que possam conduzir a recomendações ou medidas de segurança destinadas a corrigir deficiências, reais ou potenciais, em matéria de segurança.
- (d) As informações de segurança 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 despersonalizados.
- (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 da aviação.
- (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 regulamento.
- (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 comunicar 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 regulamento.
- (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;
 - (ii) Os benefícios da disponibilização das informações e dados de segurança 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 é superior ao impacto adverso, a nível doméstico ou internacional, que a revelação da informação pode ter na futura disponibilização de informação de segurança.

22.C.220 Divulgação dos dados e das informações

- (a) As organizações podem divulgar as informações despersonalizadas dentro da organização de forma adequada sempre que tal possa contribuir para melhoria do nível de segurança, salvaguardando o respeito pela proteção dos dados do notificante nos termos do presente regulamento e demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.
- (b) A fim de informar o público sobre o nível de segurança existente na aviação civil, a autoridade aeronáutica pode publicar um relatório sobre segurança para:
 - (i) Divulgar informações agregadas e anonimizadas sobre o tipo de ocorrências e sobre as informações relacionadas com a segurança comunicadas através dos seus sistemas nacionais de comunicação obrigatória e voluntária;
 - (ii) Identificar as tendências;
 - (iii) Identificar as medidas tomadas;
 - (iv) 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 pelas organizações e pela autoridade deve obedecer os princípios de proteção estabelecidos no presente regulamento

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

Nota: O presente anexo está estruturado de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua notificação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

A. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM A OPERAÇÃO DA AERONAVE

1. OPERAÇÕES AÉREAS

1.1. Preparação do voo

- 1) 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;
- 2) 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

- 1) Tipo de combustível errado ou combustível contaminado;
- 2) Ausência de tratamento antigelo/de degelo ou tratamento errado ou inadequado.

1.3. Descolagem e aterragem

- 1) Saída de caminho de circulação ou de pista;
- 2) Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação ou pista;
- 3) Incursão na área de aproximação final e de descolagem (FATO);
- 4) Qualquer descolagem rejeitada;
- 5) Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma descolagem, volta de pista ou aterragem;
- 6) Descolagem, aproximação ou aterragem efetiva ou tentada, com parâmetros de configuração errados;
- 7) Embate com a cauda, pá/extremidade da asa ou nacela durante a descolagem ou a aterragem;
- 8) Continuação de aproximação sem satisfazer os critérios de aproximação estabilizada definidos pelo operador aéreo;
- 9) Continuação de uma aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas;
- 10) Aterragem de precaução ou forçada;
- 11) Aterragem curta e longa;

12) Aterragem dura;

1.4. Qualquer fase do voo

- 1) Perda de controlo
- 2) Perda de controlo da aeronave, superação da atitude de picada normal, ângulo de pranchamento ou velocidade inadequados para as condições
- 3) Desvio de altitude
- 4) Ativação de qualquer proteção da envolvente de voo, incluindo aviso de perda de sustentação, vibrador do manche, empurrador do manche e proteções automáticas
- 5) Desvio não intencional da rota planeada ou atribuída de duas vezes o nível de desempenho de navegação requerido ou 10 milhas náuticas, conforme o valor que for inferior
- 6) Superação dos limites constantes do manual de voo da aeronave
- 7) Operação com altímetro incorretamente regulado
- 8) 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
- 9) 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

- 1) Libertação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente
- 2) Perda de conhecimento da situação no espaço (incluindo o conhecimento do meio ambiente, modo e sistema, desorientação espacial, e horizonte temporal)
- 3) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave
- 4) Incapacidade física da tripulação durante o voo

2. OCORRÊNCIAS TÉCNICAS

2.1. Estrutura e sistemas

- 1) Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave em voo
- 2) Perda de um sistema
- 3) Perda de redundância de um sistema
- 4) Fugas de quaisquer fluidos 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
- 5) Mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível com consequências no fornecimento e/ou na distribuição de combustível
- 6) Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema indicador, quando tal resulta em indicações erradas à tripulação
- 7) Mau funcionamento dos comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou presos/bloqueados [por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/bordos de ataque), de arrasto (spoilers), de controlo de atitude (ailerons, lemes de profundidade, leme de direção)]

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

- 1) Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de um hélice, rotor ou grupo motopropulsor
- 2) Dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistemas equivalentes
- 3) Extinção, corte de motor ou de APU em voo, quando necessário (por exemplo: ETOPS, MEL (lista de equipamento mínimo))
- 4) Superação das limitações ao funcionamento do motor, incluindo velocidade excessiva ou incapacidade de controlar a velocidade de qualquer componente rotativo de grande velocidade (por exemplo: APU, arrancador pneumático, máquina de ciclo pneumático, motor de turbina a ar, hélice ou rotor)
- 5) Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor, grupo motopropulsor, APU ou transmissão, que resulte numa ou mais das seguintes situações:
 - a) Impossibilidade de acionamento do sistema de inversão do impulso;
 - b) Impossibilidade de controlar a potência, o impulso ou as rpm (rotações por minuto);
 - c) Não contenção de componentes/fragmentos.

3. INTERAÇÃO COM OS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (ANS) E DE GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO (ATM)

- 1) Concessão de autorização ATC (controlo do tráfego aéreo) sem condições de segurança
- 2) Perda de comunicação prolongada com o ATS (serviço de tráfego aéreo) ou a unidade de gestão do tráfego aéreo
- 3) Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente a perda de separação
- 4) Interpretação errada de comunicações rádio, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa
- 5) 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

- 1) Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (apelo «MAYDAY» ou «PAN PAN»)
- 2) Qualquer combustão, fusão, fumo, gás de vapor, formação de centelha, sobreaquecimento, incêndio ou explosão;
- 3) 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;
- 4) Incapacidade da tripulação de voo ou de cabina de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência;
- 5) Utilização de qualquer equipamento de emergência ou procedimento não normal que afete o desempenho durante o voo ou na aterragem;

- 6) 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;
- 7) Despressurização;
- 8) Quantidade de combustível perigosamente baixo ou quantidade de combustível no destino inferior à reserva final de combustível requerida
- 9) Qualquer utilização do sistema de oxigénio da tripulação por parte desta
- 10) Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabina, que resulte na redução da tripulação certificada complementar abaixo do nível mínimo
- 11) Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo em condições de segurança

5. AMBIENTE EXTERNO E METEOROLOGIA

- 1) Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves, ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo nomeadamente com:
 - a. Ativação do ACAS RA
 - b. Ativação de um sistema anti-colisão no solo, nomeadamente o GPWS /TAWS
- 2) Colisão com vida animal;
- 3) Danos causados por objetos estranhos/fragmentos (FOD);
- 4) Episódio não previsto de más condições do pavimento da pista;
- 5) Episódio de turbulência de esteira (wake turbulence);
- 6) 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
- 7) Queda de raio que tenha resultado em danos na aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave
- 8) Episódio de queda de granizo que tenha resultado em danos na aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave
- 9) Episódio de 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
- 10) Episódio significativo de vento , que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa (windshear);
- 11) Episódio de formação de gelo, que resulte em dificuldades de controlo da aeronave, danos na aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave;
- 12) Episódio de cinzas vulcânicas

(1) Os obstáculos incluem os veículos.

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

1. FABRICO

Produtos, peças ou equipamentos colocados no mercado pela entidade de produção com desvios em relação aos dados de projeto aplicáveis, que podem conduzir a uma situação

de potencial falta de segurança identificada juntamente com o titular do certificado-tipo ou da aprovação de projeto

2. PROJETO/DESENHO

Qualquer avaria, mau funcionamento, defeito ou outra ocorrência relacionada com um produto, peça ou equipamento que tenha resultado ou possa resultar numa situação de falta de segurança

Nota:Esta lista aplica-se às ocorrências relacionadas com um produto, peça ou equipamento abrangido pelo certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar, autorização TSO e aprovação de projeto de grandes reparações ou qualquer outra aprovação relevante considerada como tendo sido emitida em conformidade com o Regulamento aplicável.

3. MANUTENÇÃO E GESTÃO DA AERONAVEGABILIDADE CONTINUA

- 1) Danos na estrutura da aeronave que requeiram uma reparação importante;
- 2) Fissuras, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se superior ao máximo estabelecido para o fabricante ou para a autoridade aeronáutica
- 3) Fuga grave ou contaminação de fluidos (por exemplo: água, combustível, óleo, gás ou outros fluídos)
- 4) 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
- 5) Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor ou grupo motopropulsor e/ou transmissão que resulte numa ou mais das seguintes situações:
 - a) Não contenção de componentes/fragmentos;
 - b) Defeito da estrutura de montagem do motor;
- 6) Paragem de um voo de um ou mais motores devido a; paragem de combustão, danos externos no motor ou na estrutura da aeronave, ingestão de objetos estranhos ou à formação de gelo;
- 7) Sistema de gases de escape dos motores que cause danos durante o voo no motor, estrutura adjacente, equipamento ou nos componentes;
- 8) Danos, avaria ou defeito da hélice, que possa conduzir à separação, durante o voo da hélice ou de uma parte importante do hélice e/ou mau funcionamento do comando da hélice incluindo anomalia do sistema de embandeiramento da hélice ou incapacidade do sistema de controlar a sobrevelocidade em voo;
- 9) 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
- 10) Anomalias nos componentes ou sistemas da aeronave que resultem na tomada de acções de emergência durante o voo (excetuando a ação de cortar um motor);
- 11) 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;
- 12) 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;

- 13) 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
- 14) Extensão ou retração involuntária de um trem de aterragem, ou abertura ou encerramento das portas do trem de aterragem durante o voo;
- 15) Falha de componentes do sistema de travões que resulte numa perda da potencia de travagem quando a aeronave se encontra em movimento em terra
- 16) Falha ou anomalia de qualquer sistema de comando de voo, flap, slat ou spoiler;
- 17) 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
- 18) Qualquer vibração ou sacudida anormal causada por uma anomalia, defeito ou falha estrutural ou sistémica;
- 19) Uma falha ou anomalia de mais de um instrumento de atitude, velocidade do ar ou altitude durante uma dada operação da aeronave.
- 20) Montagem ou instalação incorreta de componentes da aeronave detetada durante uma inspeção ou um procedimento de ensaio que não tinha essa finalidade específica
- 21) Avaliação errada de um defeito ou não-conformidade grave com a MEL e os procedimentos do diário de bordo
- 22) Danos graves no sistema de interconexão de instalações elétricas (EWIS)
- 23) Qualquer defeito numa peça essencial com uma vida útil limitada, que conduza à sua retirada antes do termo do seu período de vida útil
- 24) Utilização de produtos, componentes ou materiais de origem desconhecida ou suspeita ou de componentes essenciais inutilizáveis
- 25) Dados ou procedimentos de manutenção aplicáveis enganadores, incorretos ou insuficientes, que possam conduzir a erros graves no plano da manutenção, incluindo as questões linguísticas
- 26) Controlo ou aplicação incorretos de limitações à manutenção das aeronaves ou manutenção programada
- 27) Colocação em serviço de uma aeronave saída da manutenção, em caso de não-conformidade que coloque em perigo a segurança do voo
- 28) 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
- 29) 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;
- 30) 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
- 31) Mau funcionamento significativo, problema de fiabilidade ou problema recorrente de qualidade dos registos, que afete o sistema de registo de parâmetros de voo (nomeadamente o equipamento de registo de dados de voo, o equipamento de registo de ligações de dados ou o equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem) 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

Nota: O presente anexo está estruturado de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua comunicação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

1. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM AS AERONAVES

- 1) Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo ⁽¹⁾, incluindo:
 - a) O embate no solo sem perda de controlo (quase CFIT)
 - b) 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.
 - c) 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.
 - d) Ativação do ACAS RA.
- 2) Colisão com vida animal;
- 3) Saída de caminho de circulação ou de pista
- 4) Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação ou pista
- 5) Incursão na área de aproximação final e de descolagem (FATO)
- 6) Desvio em relação à autorização concedida à aeronave pelo controlo de tráfego aéreo (ATC)
- 7) Desvio em relação às regras de gestão de tráfego aéreo (ATM) aplicáveis à aeronave:
 - i) Desvio em relação aos procedimentos ATM publicados aplicáveis à aeronave;
 - ii) Violação do espaço aéreo, incluindo entrada não autorizada num espaço aéreo;
 - iii) 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.
- 8) Ocorrências ligadas a confusões relacionadas com o indicativo de chamada.

2. DEGRADAÇÃO OU PERDA TOTAL DE SERVIÇOS OU DE FUNÇÕES

- 1) Incapacidade de prestar serviços ATM ou executar funções ATM:
 - a) Incapacidade de prestar serviços de tráfego aéreo ou executar funções ligadas aos serviços de tráfego aéreo;
 - b) Incapacidade de prestar serviços de gestão do espaço aéreo ou executar funções de gestão do espaço aéreo;
 - c) 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.
- 2) Não prestação ou prestação por serviços de tráfego aéreo (ANS), serviço automático de informação de região terminal (ATIS), serviços meteorológicos, ou

quaisquer serviços de apoio, de informações claramente incorretas, corrompidas, inadequadas ou enganadoras ⁽⁴⁾, incluindo sobre as más condições do pavimento da pista

- 3) Falha do serviço de comunicação
- 4) Falha do serviço de vigilância
- 5) Falha da função ou do serviço de tratamento e de distribuição de dados
- 6) Falha do serviço de navegação
- 7) Falha de segurança do sistema ATM, que tenha ou possa ter um impacto negativo direto na prestação de serviços em condições de segurança
- 8) Sobrecarga significativa do setor/posição ATS, que conduza a uma potencial deterioração do nível de prestação de serviços
- 9) 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
- 10) Perda prolongada de comunicação com uma aeronave ou com outra unidade ATS

(1) Os obstáculos incluem os veículos.

3. OUTRAS OCORRÊNCIAS

- 1) Declaração de emergência (apelo «MAYDAY» ou «PAN PAN»)
- 2) Interferência externa significativa com os serviços de navegação aérea (por exemplo, estações de rádio que emitem na frequência FM, que interferem com o sistema de aterragem por instrumentos (ILS), farol omnidirecional em VHF (VOR) e comunicação)
- 3) Interferência com uma aeronave, uma unidade 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 à distância, aeromodelos ou meios semelhantes
- 4) Alijamento de combustível
- 5) Ameaça de bomba ou de desvio de aeronave por piratas do ar
- 6) 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
- 7) 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

Nota: Esta secção está estruturada de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua comunicação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

1.1. Ocorrências relacionadas com aeronaves e obstáculos

- 1) Colisão ou quase colisão, no solo , entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo ⁽¹⁾
- 2) Colisão com vida animal
- 3) Saída de caminho de circulação ou de pista
- 4) Incursão efetiva ou potencial num caminho de circulação ou pista
- 5) Incursão ou saída da área de aproximação final e de descolagem (FATO)
- 6) Inobservância pelas aeronaves ou veículos de autorizações, instruções ou restrições aquando das operações na área de movimento de um aeródromo (por exemplo, utilização da pista, caminho de circulação ou área restrita de aeródromo errados)
- 7) 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
- 8) Presença de obstáculos, no aeródromo ou nas suas imediações, não comunicados na AIP (publicação de informação aeronáutica) ou via NOTAM (aviso à navegação) e/ou que não estejam marcados ou iluminados de forma adequada
- 9) Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de recuo com reboque, manobras de recuo com motor ou rolagem
- 10) Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, na placa de estacionamento
- 11) Efeito de sopro dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopro do hélice
- 12) Declaração de emergência (apelo «MAYDAY» ou «PAN PAN»)

1.2. Degradação ou perda total de serviços ou funções

- 1) Perda ou falhas de comunicação entre:
 - a) O aeródromo, um veículo ou o pessoal de terra e os serviços de tráfego aéreo ou os serviços de gestão da placa de estacionamento;
 - b) Os serviços de gestão da placa de estacionamento e a aeronave, um veículo ou os serviços de tráfego aéreo.
- 2) 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
- 3) Deficiências significativas no plano da iluminação, marcação ou sinalização do aeródromo
- 4) Avaria do sistema de alerta de emergência do aeródromo
- 5) Indisponibilidade dos serviços de salvamento e de combate a incêndios de acordo com os requisitos aplicáveis

1.3. Outras ocorrências

- 1) 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
- 2) Ocorrências relacionadas com a segurança dos aeródromos (por exemplo: entrada ilícita, sabotagem, ameaça de bomba)
- 3) 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
- 4) Derramamentos significativos durante o abastecimento

- 5) Abastecimento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, azoto, óleo e água potável)
- 6) Incapacidade de lidar com as más condições do pavimento da pista
- 7) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave
- 8) Erro na quantidade de combustível abastecido que possa afetar significativamente o desempenho, autonomia.

2. ASSISTÊNCIA EM ESCALA A AERONAVES

Nota: Esta secção está estruturada de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua comunicação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

2.1. Ocorrências relacionadas com as aeronaves e os aeródromos

- 1) Colisão ou quase colisão, no solo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo; ⁽²⁾
- 2) Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio;
- 3) Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de recuo com reboque, manobras de recuo com motor ou rolagem;
- 4) 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
- 5) Presença de passageiros ou pessoas não autorizadas, sem supervisão, na placa de estacionamento;
- 6) 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;
- 7) Ocorrências relacionadas com a segurança dos aeródromos, nomeadamente entrada ilícita, sabotagem, ameaça de bomba.

2.2. Degradação ou perda total de serviços ou funções

- 1) Perda ou falha da comunicação com a aeronave, o veículo, os serviços de tráfego aéreo ou os serviços de gestão da placa de estacionamento
- 2) 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
- 3) Deficiências significativas no plano da iluminação, marcação ou sinalização do aeródromo

2.3. Ocorrências específicas da assistência em escala

- 1) Assistência ou carregamento/embarque incorretos de passageiros, bagagem, correio ou carga, que possa ter um efeito significativo na massa e/ou equilíbrio da aeronave (incluindo erros graves nos cálculos do manifesto de carga)
- 2) Retirada de equipamento de apoio ao embarque que coloque em perigo os ocupantes da aeronave
- 3) 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

- 4) 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 (por exemplo: incidente ou acidente com mercadorias perigosas, conforme definido nas Instruções Técnicas da ICAO ⁽³⁾ Não conformidade da conciliação de passageiros ou bagagem
- 5) 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
- 6) Derramamentos significativos durante o abastecimento
- 7) Carregamento de quantidades incorretas de combustível, suscetíveis de ter um impacto significativo na autonomia, desempenho, equilíbrio ou resistência estrutural da aeronave
- 8) Carregamento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, azoto, óleo e água potável)
- 9) Avaria, mau funcionamento ou defeito dos equipamentos no solo utilizados para a assistência em escala, que resultem em danos ou danos potenciais na aeronave (por exemplo: barra de reboque ou GPU (grupo gerador))
- 10) Danos causados na aeronave por equipamentos ou veículos de assistência em escala, incluindo danos não declarados anteriormente
- 11) Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave

(1) Os obstáculos incluem os veículos.

(2) Os obstáculos incluem os veículos.

(3) Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284 da ICAO).~

E. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM AERONAVES QUE NÃO SEJAM AERONAVES A MOTOR COMPLEXAS, INCLUINDO OS PLANADORES E OS VEÍCULOS MAIS LEVES QUE O AR

1. AERONAVES QUE NÃO SEJAM AERONAVES A MOTOR COMPLEXAS, EXCLUINDO OS PLANADORES E OS VEÍCULOS MAIS LEVES QUE O AR

Nota: Esta secção está estruturada de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua comunicação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

1.1. Operações aéreas

- 1) Perda de controlo não intencional
- 2) Aterragem fora da área de aterragem planeada
- 3) Incapacidade ou impossibilidade de obter o nível de desempenho esperado da aeronave em condições normais durante a descolagem, a subida ou a aterragem
- 4) Incursão na pista

- 5) Saída de pista
- 6) 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
- 7) Voo não planeado realizado em IMC (condições meteorológicas de voo por instrumentos) com uma aeronave não certificada para IFR (regras de voo por instrumentos) ou piloto não qualificado para IFR, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa
- 8) Libertação não intencional de carga ⁽¹⁾

1.2. Ocorrências técnicas

- 1) Vibração intensa anormal (por exemplo: vibração ao nível do *aileron* ou do leme de profundidade, ou da hélice)
- 2) Comandos de voo que não funcionam corretamente ou desligados
- 3) Avaria ou deterioração substancial da estrutura da aeronave
- 4) Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave ou instalação em voo
- 5) Avaria de um motor, rotor, hélice, sistema de combustível ou outro sistema essencial
- 6) Fuga de fluidos, 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 a gestão do tráfego aéreo

- 1) Interação com serviços de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviços, comunicações contraditórias ou desvio em relação ao teor da autorização), que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa
- 2) Violação do espaço aéreo

1.4. Emergências e outras situações críticas

- 1) Ocorrência na origem de uma chamada de emergência
- 2) Incêndio, explosão, fumos, gases tóxicos ou emanções tóxicas na aeronave
- 3) Incapacitação do piloto, que conduza a falta de aptidão para desempenhar funções

1.5. Ambiente externo e meteorologia

- 1) Colisão no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo ⁽²⁾
Quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo ⁽²⁾, que exija uma manobra de emergência para evitar a colisão
- 2) Colisão com animais selvagens, incluindo com aves, que tenha resultado em danos na aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial

- 3) 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
- 4) Queda de raio que resulte em danos ou perda de funções da aeronave
- 5) Episódio de turbulência grave, que tenha provocado ferimentos nos ocupantes da aeronave ou relativamente ao qual se considere necessário um «controlo de turbulência» da aeronave pós-voos
- 6) 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

Nota: Esta secção está estruturada de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua comunicação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

2.1. Operações aéreas

- 1) Perda de controlo não intencional
- 2) 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
- 3) 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
- 4) No caso de um planador motorizado, avaria de um motor durante a descolagem
- 5) 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

- 1) Vibração intensa anormal (por exemplo: ao nível do aileron ou do leme de profundidade, ou da hélice)
- 2) Comandos de voo que não funcionam corretamente ou desligados
- 3) Dano ou deterioração substancial da estrutura do planador
- 4) Perda de qualquer parte da estrutura do planador ou instalação em voo

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

- 1) Interação com os serviços de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviços, comunicações contraditórias ou desvio em relação ao teor da autorização), que tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa;
- 2) Violações do espaço aéreo.

2.4. Emergências e outras situações críticas

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

2.5. Ambiente externo e meteorologia

- 1) Colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo (5)
Quase colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo (5), que exija uma manobra de emergência para evitar a colisão
- 2) 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
- 3) Queda de raio, que resulte em danos no planador

3. VEÍCULOS MAIS LEVES QUE O AR (BALÕES E DIRIGÍVEIS)

Nota: O presente anexo está estruturado de tal forma que as ocorrências pertinentes se relacionam com os tipos de atividades durante as quais, de acordo com a experiência, são normalmente observadas, a fim de facilitar a sua comunicação. No entanto, esta apresentação não deve ser interpretada como significando que, a terem lugar fora do âmbito das atividades a que estão ligadas na lista, essas ocorrências não devem ser comunicadas.

3.1. Operações aéreas

- 1) Qualquer voo efetuado com um veículo mais leve que o ar, que não estava em perfeitas condições de navegabilidade ou cuja preparação incompleta tenha ou possa ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa
- 2) Extinção permanente não intencional da chama-piloto

3.2. Ocorrências técnicas

- 1) Avaria de qualquer das seguintes peças ou comandos: tubo imersor do depósito de combustível, roldana do invólucro, cabo de comando, amarra, fenda na vedação da válvula do queimador, fenda na vedação da válvula do depósito de combustível, mosquetão, danos na tubagem de combustível, válvula de gás de elevação, invólucro ou balonete, insuflador, válvula de descompressão (balões de gás), guincho (balões a gás cativos)
- 2) Fuga significativa ou perda de gás de elevação (por exemplo: porosidade, válvulas de gás de elevação fora do lugar)

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

- 1) Interação com os serviços de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviços, comunicações contraditórias ou desvio em relação ao teor da autorização), que tenha ou possa ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa
- 2) Violação do espaço aéreo

3.4. Emergências e outras situações críticas

- 1) Ocorrência na origem de uma chamada de emergência
- 2) Incêndio, explosão, fumo ou emanções tóxicas nos veículos mais leves que o ar (para além do funcionamento normal do queimador)
- 3) Ocupantes do veículo mais leve que o ar ejetados do cesto ou gôndola
- 4) Incapacitação do piloto, que conduza a falta de aptidão para desempenhar funções
- 5) Içamento ou arrastamento accidental de tripulantes de terra, que conduza à morte ou ferimento de pessoas

3.5. Ambiente externo e meteorologia

- 1) Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo ⁽³⁾, que tenha ou possa ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa
- 2) Interferência com o veículo mais leve que o ar de armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, papagaios voadores, iluminações laser, lasers de alta potência, sistemas de aeronaves pilotadas à distância, aeromodelos ou meios semelhantes
- 3) Episódio imprevisto de condições meteorológicas adversas, que tenham ou possam ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa

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

- (1) «Aeronave a motor complexa»:
 - (i) Um avião:
 - (A) Com uma massa máxima à decolagem 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) Um helicóptero certificado:
 - (A) Para uma massa máxima à decolagem 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) Uma 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;

(1) (2) (3) Os obstáculos incluem os veículos.

F. OCORRÊNCIAS RELACIONADAS COM SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL (SECURITY)

- 1) Ameaça de bomba contra uma aeronave ou instalação aeroportuária ou desvio da aeronave por piratas do ar
- 2) Dificuldade em controlar passageiros sob o efeito do álcool, violentos ou indisciplinados;
- 3) Descoberta de passageiro clandestino;
- 4) Captura ilícita duma aeronave;
- 5) Destruição duma aeronave que se encontra em serviço;
- 6) Tomada de reféns que se encontram a bordo duma aeronave ou num aeródromo;
- 7) Entrada à força ou numa aeronave, num aeródromo ou numa instalação aeronáutica;
- 8) Introdução ou descoberta a bordo duma aeronave ou num aeródromo, duma arma, dum engenho perigoso ou duma matéria perigosa, com fins criminosos;
- 9) Utilização duma aeronave que se encontra em serviço com o propósito de causar mortes, ofensas corporais graves, ou danos graves à propriedade ou ao ambiente;
- 10) Comunicação de informações falsas de modo a comprometer a segurança duma aeronave em voo ou no solo, de passageiros, tripulantes, pessoal em terra ou do público em geral, num aeródromo ou dentro duma instalação da aviação civil;
- 11) Destruição ou danificação duma instalação de telecomunicação aeronáutica, ou interferência com o seu funcionamento;
- 12) Destruição ou danificação duma instalação aeroportuária, ou interferência com o seu funcionamento;
- 13) Uso de violência contra pessoas que causa ou possa causar ferimentos graves ou morte;
- 14) Violência contra uma pessoa a bordo de uma aeronave em voo, se esse ato é provável de, ou se tem o potencial de por em perigo a segurança da aeronave;
- 15) Do furto ou roubo ocorrido numa instalação aeroportuária ou de navegação aérea ou em qualquer outra se realize uma atividade relacionada com a aviação civil, praticados com violação duma medida de segurança;
- 16) Da ocorrência de qualquer incidente que tenha relevância na segurança da aviação civil.

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»:

- b) 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;
- c) Impacto com o solo sem perda de controlo evitado por escassa margem;
- d) Descolagem abortada numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;
- e) 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;
- f) 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;
- g) Desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto;
- h) 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;
- i) Acontecimentos que obriguem a tripulação de voo a utilizar as reservas de oxigénio de emergência;
- j) Falha estrutural da aeronave ou desintegração do motor, incluindo as avarias não controladas dos motores de turbina, não classificadas como acidentes;
- k) Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo, que afetem significativamente a operação da aeronave;
- l) Incapacidade física da tripulação durante o voo;
- m) Quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência;
- n) Incurções na pista classificadas no nível de gravidade A em conformidade com o manual sobre a Prevenção de Incurções em Pista (Doc. 9870 da OACI), que contém informações sobre as classificações de gravidade;
- o) Incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragens antes da pista, saídas laterais da pista ou transposição dos limites finais da pista;
- p) Falhas dos sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora do plano de voo aprovado ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave;
- q) Falha de mais de um sistema num sistema redundante obrigatório para a orientação do voo e para a navegação.