

GUIA DO UTILIZADOR ECCAIRS 2

Master/E5X



Tel.: +351 21 284 22 26
Fax: +351 21 840 23 98



Rua B, Edifício 4 - Aeroporto
Humberto Delgado
1749-034 Lisboa | Portugal



www.anac.pt

Guia de Referência Rápido de Campos Obrigatórios

Este pré-capítulo indica quais os campos obrigatórios conforme o Anexo I ao Regulamento (UE) n.º 376/2014 a serem incluídos em cada ocorrência. Este guia não dispensa a leitura de todo o documento, devendo cada ocorrência ser completada com o máximo de informação disponível.

É recomendada a utilização deste guia como ferramenta de trabalho somente após a consulta integral do restante documento.

1. Campos de dados obrigatórios comuns:

- **Headline** (Presente em *Occurrence*) – O cabeçalho deverá ser preenchido com um texto curto e conciso em inglês que descreva sumariamente a ocorrência. O cabeçalho permite a quem o leia ter uma informação clara do que sucedeu. Devem ser evitados acrónimos e informação não relevante que possa ser consultada na ocorrência (localização, fase do voo, aeronave envolvida, classificação, etc.).
- **Reporting Entity** (Presente em
- *Reporting History*) – Escolher o Estado da entidade (em geral, Portugal) e depois o tipo de entidade que comunica, selecionando da lista, ao nível mais baixo possível. O campo de texto livre é opcional;
- **Report Identification** (Presente em
- *Reporting History*) – deverá ser introduzida a referência de origem do reporte precedida do designador ICAO da organização caso exista.

Para ocorrências comunicadas por aeródromos, no lugar do designador ICAO, deverá ser usado o código ICAO do aeródromo seguido da entidade que reportou:

- AFIS – Se comunicada por um AFIS;
- ANA – Se a ocorrência tiver origem na ANA Aeroportos;
- FAP – Se a ocorrência tiver origem na Força Aérea Portuguesa (normalmente nos aeroportos de Beja e das Lajes);
- SATA – Se a ocorrência for submetida pela SATA Aeródromos;
- ADRM – Para todas as outras ocorrências;
- **Report Status** (Presente em
- *Reporting History*) – O estado da ocorrência, deverá corresponder a um dos seguintes:
 - Initial Notification – caso seja a primeira comunicação desta ocorrência, sendo expectáveis mais comunicações;
 - Open – caso não seja a primeira comunicação desta ocorrência, sendo expectáveis mais comunicações;
 - Preliminary – caso seja a uma primeira comunicação desta ocorrência, sem os dados suficientes para constituir uma ocorrência;
 - Factual – Não usar esta opção;

- Closed – caso seja a última comunicação desta ocorrência, após comunicações anteriores;
- Closed on Issue – caso seja a única comunicação desta ocorrência, tendo havido análise da ocorrência;
- Data – Não usar esta opção;
- Draft – Não usar esta opção;
- **UTC date** (Presente em Occurrence) – Data UTC da ocorrência;
- **State/area of occ** (Presente em Occurrence) – Colocar o Estado da ocorrência (eg. France, Germany, etc.). Caso a localização seja desconhecida, colocar “Unknown”. Caso a ocorrência seja nos Açores ou na Madeira, colocar “Europe and North Atlantic > Portugal”. Se a área exata for desconhecida, usar o nível que for possível, por exemplo em rota entre a Dinamarca e Portugal, sem informação exata do país, colocar “Europe and North Atlantic” ou, no caso dum voo transatlântico para os EUA, colocar “Other > North Atlantic Ocean”.
- **Location name** (Presente em Occurrence) – Preencher com a localização mais exata possível da ocorrência. Se um aeroporto for relevante, colocar “Cidade: ICAO (IATA)”, em que ICAO é o código ICAO de 4 letras do aeroporto e IATA é o código IATA de 3 letras do aeroporto.
- **Occurrence class** (Presente em Occurrence) – A opção a selecionar deverá ser a seguinte de acordo com a quantidade de informação disponível:
 - Accident – Acidente de acordo com a definição dada pelo Reg. (UE) 996/2010;
 - Serious Incident – Um incidente grave conforme definido pelo Reg. (UE) 996/2010 (Atender à lista de exemplos que consta do Anexo ao Reg. (UE) 996/2010);
 - Incident – Qualquer ocorrência associada à operação de uma aeronave que afetou ou poderia ter afetado a segurança da operação. A grande maioria das ocorrências enquadra-se nesta classe;
 - Major Incident – Não utilizar;
 - Significant Incident – Não utilizar;
 - Occurrence Without Safety Effect – Não utilizar;
 - Observation – Situação de perigo ou com potencial para causar uma ocorrência de segurança, se não retificada;
 - Occurrence with No Flight Intended – Uma ocorrência sem haver a intenção de voo;
 - Not Determined – Não existem dados suficientes para classificar a ocorrência à data da atribuição da classificação;
- **Occurrence Category** (Presente em Occurrence) – Indicar as categorias aplicáveis à ocorrência conforme o [documento da equipa de taxonomia comum ICAO](#);
- **Reporter’s Language** (Presente em Reporting.History) – Introduzir a língua em que está escrito o texto do *Reporter’s description*. Caso seja utilizada mais que uma língua, deverá ser introduzida a primeira língua utilizada;
- **Reporter’s description** (Presente em Reporting.History) – Texto descrevendo a ocorrência através da sequência dos acontecimentos e incluindo os esclarecimentos necessários para a compreensão do sucedido. O texto a ser usado

deverá ser com a perspetiva da própria organização, devendo ser feitas referências sempre que for incluído texto proveniente de outras organizações ou pessoas externas à organização. Não devem ser usadas linhas em branco entre parágrafos, sendo preferível a utilização da língua inglesa. Qualquer parte do texto não diretamente relacionado com a ocorrência (referências internas da organização, considerações ou recomendações do *reporter*, etc.) deverá ser introduzido no campo *Other report inform*;

- **Narrative Language** (Presente em Narrative) – Aqui deverá ser introduzida a língua utilizada no texto da narrativa;
- **Narrative Text** (Presente em Narrative) – Texto descrevendo a ocorrência através da sequência dos acontecimentos e incluindo os esclarecimentos necessários para a compreensão do sucedido. O texto a ser usado deverá ser com a perspetiva da própria organização, devendo ser feitas referências sempre que for incluído texto proveniente de outras organizações ou pessoas externas à organização. Não devem ser usadas linhas em branco entre parágrafos, sendo preferível a utilização da língua inglesa. Deverá ser o mesmo texto que o submetido em “Reporter’s description” acima;
- **Event type** (Presente em Events and Factors) – Deverá ser escolhida a caracterização que melhor se adequa ao evento/fator conforme a Taxonomia. A opção deverá ser a mais exata possível, *i.e.* não utilizar apenas “Equipment > 5200 Aircraft’s Doors”, mas sim “Equipment > 5200 Aircraft’s Doors > 5230 Cargo/Baggage Door > Cargo/Baggage Door Damage” por exemplo);
- **Risk Classification** (Presente em Reporting History) – Classificação de risco pela organização no seu método;
- **Weather Relevant** (Presente em Other Details) – Indicar se fatores meteorológicos tiveram alguma influência na ocorrência;
- **ATM Contribution** (Presente em Other Details) – Indicar a contribuição da entidade ATM para a ocorrência; este campo NÃO reflete se o ATM foi envolvido na ocorrência, mas sim se o ATM contribuiu para que se desse a ocorrência e em que grau. Caso seja indicado um envolvimento direto, ter-se-á, necessariamente, um evento ATM nos Events and Factors;
- **Effect on ATM Service** (Presente em Other Details) – Indicar o efeito da ocorrência no serviço ATM. Este campo apenas deverá ser preenchido para ocorrências técnicas ATM, em todas as outras deverá ser usado “Not Applicable”. O preenchimento deste campo deverá ser cuidado e conforme a Taxonomia;
- **Highest Damage** (Presente em Occurrence) – Colocar o dano máximo sofrido pela(s) aeronave(s) envolvida(s) na ocorrência, se desconhecido, colocar *unknown*.
- **Injury level** (Presente em Occurrence) – Colocar a maior gravidade de ferimento decorrente da ocorrência infligido a uma pessoa;

2. Deverá ser introduzida uma entidade por aeronave, sempre que haja aeronaves envolvidas, contendo os seguintes campos:

Tendo a matrícula da aeronave, é possível substituir alguns campos com os guardados na base de dados de aeronaves do sistema ECCAIRS, a qual é carregada pelos Estados Membros. O preenchimento desta entidade deve portanto começar pelo preenchimento do campo “Aircraft Registration”, clicando em

seguida em  junto do campo. Caso a aeronave não esteja na base de dados aparecerá a mensagem **There are no matching values in the Reference Database** em rodapé, devendo os campos ser preenchidos manualmente.

- **State of registry** (Presente em Aircraft) – Inserir o Estado conforme matrícula da aeronave, “unknown” se desconhecido;
- **Manufacturer/model** (Presente em Aircraft) – Inserir a informação o mais completa possível, caso o modelo ainda não esteja inserido no sistema, deve ser utilizada a caixa de texto adicional;
- **Serial Number** (Presente em Aircraft) – Número de fabrico da aeronave, em certos Estados designado “C/N” (Construction Number); Inserir o mais completo possível;
- **Aircraft registration** (Presente em Aircraft) – Inserir a matrícula da aeronave, inserir “UNKNOWN” se desconhecido. Os traços separadores devem ser sempre incluídos se existentes;

Utilizando “UNKNOWN” como matrícula, ao clicar em  são pré-preenchidos alguns campos com “unknown”.

- **Call sign** (Presente em Aircraft) – Inserir:
 - Código de voo ICAO (designador ICAO de 3 caracteres + número de voo);
 - Matrícula caso não tenha código de voo;
 - “N/A” se não aplicável (eg. RPAS, parapentes, ocorrência sem voo, etc.);
 - “UNK” se desconhecido;
 - **Operator** (Presente em Aircraft) – Selecionar o operador do voo (ter em atenção voos ACMI) da lista. Caso não esteja listado, inserir no campo de texto livre;
 - **Operation type** (Presente em Aircraft) – Selecionar a opção mais completa possível de acordo com a informação disponível;
 - **Aircraft Category** (Presente em Aircraft) – A opção utilizada deverá ser o mais exata possível, *i.e.* não utilizar apenas “Fixed Wing > Aeroplane > Large Aeroplane”, mas sim antes “Fixed Wing > Aeroplane > Large Aeroplane > Large Aeroplane” por exemplo);
 - **Propulsion Type** (Presente em Aircraft) – Inserir o tipo de motores utilizados;
 - **Mass Group** (Presente em Aircraft) – Escolher a opção consoante o MTOW da aeronave;
 - **Last Departure Point** (Presente em Aircraft) – Colocar o aeródromo de partida do voo indicado em “Call Sign”. Caso não seja aplicável (eg. Manutenção), escolher “Not Applicable”;
 - **Planned Destination** (Presente em Aircraft) – Colocar o aeródromo de destino planeado para o voo indicado em “Call Sign”. Caso não seja aplicável (eg. Manutenção), escolher “Not Applicable”;
 - **Flight phase** (Presente em Aircraft) – Colocar a fase de voo da aeronave aquando do evento principal da ocorrência. Caso não seja aplicável (eg. Manutenção), escolher “Not Applicable”;
3. Deverá ser introduzido o Campo relacionado com Serviços de Tráfego Aéreo, sempre que haja envolvimento do serviço de controlo/informação, contendo, no mínimo, o seguinte campo:
- **ATS Unit Name** (Presente em Air Navigation Service) – Nome da unidade ATS envolvida (eg. “Lisboa Ground”);

4. Campos relacionados com o espaço aéreo (Deverão ser introduzidos sempre que seja necessário caracterizar o espaço aéreo, nomeadamente em ocorrências de perda de separação entre aeronaves e intrusão, devendo ser criada uma entidade por cada espaço aéreo envolvido):
 - **Airspace Type** (Presente em *Air Space*) – Tipo de bloco de espaço aéreo;
 - **FIR/UIR** (Presente em *Air Space*) – Nome da região de informação de voo em que se encontra o bloco de espaço aéreo;
 - ***Airspace Class** (Presente em *Air Space*) – Classe de espaço aéreo do bloco de espaço aéreo;

5. Campos relacionados com Aeródromos (Deverão ser introduzidos sempre que haja aeródromos envolvidos, sendo criada uma entidade por aeródromo):
 - **Location Indicator** (Presente em *Aerodrome*) – Pesquisar por código ICAO do aeródromo, caso não esteja listado, inserir apenas o país e colocar o descritivo do aeródromo na caixa de texto livre com a estrutura “XXXX (YYY): Nome do aeródromo, Localização” onde XXXX é o código ICAO de 4 caracteres do aeródromo (se existente), YYY é o código IATA de 3 caracteres do aeródromo (se existente);
 - **Location on Aerodrome** (Presente em *Aerodrome*) – Inserir a localização principal da ocorrência em relação ao aeródromo. Para referência, “*near the aerodrome*” significa fora do aeródromo até 10 km do ponto de referência do aeródromo;

6. Campos relacionados com ferimentos (Deverão ser introduzidos sempre que haja feridos decorridos da ocorrência):
- **Total Fatalities Ground** (Presente em Other Details) – Número de pessoas no solo falecidas (preencher apenas se existentes);
 - **Total Serious Injuries - Ground** (Presente em Other Details) – Número de pessoas no solo feridas com gravidade (preencher apenas se existentes);
 - **Total Minor Injuries - Ground** (Presente em Other Details) – Número de pessoas no solo feridas sem gravidade (preencher apenas se existentes);
 - **Total Number Minor Injuries** (Presente em Aircraft) – Preencher (apenas se maior que 0) com o número de feridos ligeiros a bordo da aeronave;
 - *** Total Number Fatalities** (Presente em Aircraft) – Preencher (apenas se maior que 0) com o número de vítimas mortais a bordo da aeronave;
 - *** Total Number Serious Injuries** (Presente em Aircraft) – Preencher (apenas se maior que 0) com o número de feridos graves a bordo da aeronave;

1 Índice

1	Índice.....	8
2	Índice de Revisões.....	10
3	Glossário.....	11
4	Referências.....	12
5	Introdução.....	13
6	Login.....	14
7	Menus Comuns	15
7.1	Barra Superior	15
7.2	Menu Pessoal.....	16
7.2.1	Gestão de Conta.....	16
7.2.2	Alterar Password.....	18
7.3	Taxonomia.....	18
8	Lista de Ocorrências.....	19
8.1	Barra Superior da Lista de Ocorrências.....	19
8.2	Barra de Filtros.....	20
8.3	Lista de Ocorrências.....	21
8.3.1	Visualizar Ocorrência	21
8.3.2	Editar Ocorrência	21
8.3.3	Eliminar Ocorrência.....	22
8.3.4	Download PDF.....	22
8.3.5	Bloqueio de Edição.....	22
8.3.6	Comentários da Autoridade.....	22
8.4	Barra Inferior.....	22
9	Resultados.....	22
9.1	Barra de Filtros.....	23
9.2	Lista de Resultados	23
9.3	Barra Inferior.....	23
10	Reportar Ocorrências.....	23
11	Versões de Ocorrências	25
12	Exportar Ocorrências	25
13	Ver/Editar Ocorrências	26
13.1	Barra Superior	26
13.2	Barra Inferior.....	27

13.3	Árvore de Entidades.....	28
13.4	Área de Visualização da Entidade	28
14	Estrutura e Regras de Preenchimento	29
14.1	Entidades.....	29
14.1.1	<i>Occurrence</i>	29
14.1.2	Investigation.....	31
14.1.3	Reporting History	31
14.1.4	Narrative	34
14.1.5	Note.....	34
14.1.6	Events and Factors	34
14.1.7	Aerodrome Weather Report.....	35
14.1.8	Aircraft	35
14.1.9	Dangerous Goods.....	40
14.1.10	Aerodrome	40
14.1.11	Personnel on Ground	41
14.1.12	Runway Incursion.....	41
14.1.13	Air Space.....	42
14.1.14	Air Navigation Service	42
14.1.15	Separation	43
14.1.16	Ground Handling	44
14.1.17	Precipitation and Other Weather Phenomena	44
14.1.18	Other Details	44

2 Índice de Revisões

Revisão	Lista de alterações	Editado por:	Revisto por:	Aprovado por:	Data de edição
0	Original	Vítor Frade	Luís Neto	Bernardo Lourenço	25/11/2024

3 Glossário

A/C – Aeronave;

ACAS – Sistema de prevenção de colisão aérea (*Airborne Collision Avoidance System*);

ACMI – Aluguer de Aeronave com tripulação, manutenção e seguro (*Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance*);

AMO – Organização de Manutenção Aprovada (*Approved Maintenance Organization*);

ANS – Serviços de Navegação Aérea (*Air Navigation Services*);

APU – Unidade de potência auxiliar (*Auxiliary Power Unit*);

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil;

ATC – Controlo/Controlador de Tráfego Aéreo (*Air Traffic Control(er)*);

ATM – Gestão de Tráfego Aéreo (*Air Traffic Management*);

CAMO – Organização de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade (*Continuing Airworthiness Management Organization*);

ECCAIRS – Centro Europeu para a Coordenação de Sistemas de Comunicação de Acidentes e Incidentes (*European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems*);

ECCAIRS 2 (E2) – Versão baseada na *web*, da plataforma de gestão de ocorrências ECCAIRS, produzida e gerida pela EASA e efetiva desde 01 de janeiro de 2021;

ECR – Repositório Central Europeu de Ocorrências (*European Central Repository*);

FOD – Objeto Estranho (*Foreign Object Debris*);

GPIAAF – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários;

IATA – Associação Internacional de Transporte Aéreo (*International Air Transport Association*);

ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional (*International Civil Aviation Organization*);

MTOW – Peso máximo à descolagem (*Maximum Take Off Weight*);

OR – Comunicação de ocorrência original (*Original Report*);

RA – Solução de resolução de conflito (*Resolution Advisory*)

RPAS – Aeronave pilotada remotamente, *drone* (*Remotely Piloted Aircraft System*);

TCAS – Sistema de alerta de tráfego e prevenção de colisão aérea (*Traffic alert and Collision Avoidance System*);

UTC – Tempo Universal Coordenado.

4 Referências

Os documentos seguintes serviram como referência a este documento, sendo recomendada a sua leitura atenta:

- Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil ([link](#));
- Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014 relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil ([link](#));
- Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão, de 29 de junho de 2015, que estabelece uma lista com a classificação das ocorrências na aviação civil que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([link](#));
- Regulamento Delegado (UE) 2020/2034 da Comissão de 6 de outubro de 2020 que complementa o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao sistema comum europeu de classificação de risco ([link](#));
- Regulamento de Execução (UE) 2021/2082 da Comissão de 26 de novembro de 2021 que estabelece as modalidades de execução do Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao sistema comum europeu de classificação de risco ([link](#));
- ECCAIRS Coding Guidance, Data Quality and Taxonomy Working Group (DQT WG), Chapter 2, (V1.0 March 2022) ([link](#)).

5 Introdução

Este documento foi escrito numa linguagem informal como uma ajuda à utilização da plataforma E2 e como ferramenta de padronização das práticas de submissão de ocorrências. Trata-se de uma ferramenta em constante evolução devido às alterações regulares à plataforma e também ao desenvolvimento da experiência da equipa na plataforma.

Esta versão do guia destina-se às organizações com sistema próprio de comunicação de ocorrências (E5X, M2M, etc.), agregando todos os campos para os quais existem regras de preenchimento. A estrutura de distribuição dos campos reflete a estrutura utilizada pela autoridade, podendo diferir em quantidade e estrutura do sistema de cada organização. Nem todos os campos se encontram listados nesta revisão. Sempre que subsistam dúvidas, deverá ser consultada a Taxonomia em vigor.

Onde se lê “vitor.frade.teste” nas imagens do documento, deverá corresponder ao nome de utilizador de cada um.

As referências cruzadas entre os diferentes parágrafos deste documento são sinalizadas por texto sublinhado, podendo ser utilizadas clicando nelas.

Por conveniência de leitura, quando ambos os géneros são aplicáveis, apenas o género masculino é utilizado.

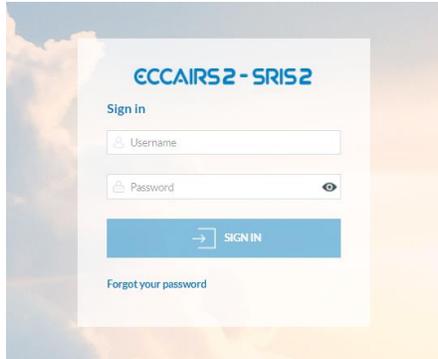
Finalmente, poderão aparecer diferentes opções das aqui apresentadas nas janelas e menus do sistema, estas opções estão relacionadas com as permissões definidas para cada utilizador pelo administrador do sistema.

Power Tip: O texto incluído em caixas de texto com bordo azul arredondado descreve dicas que provêm da utilização da aplicação e que podem ser úteis a outros utilizadores.

Aviso: O texto incluído em caixas de texto com bordo vermelho trapezoidal descreve bugs conhecidos ou características do sistema que podem afetar o trabalho desempenhado.

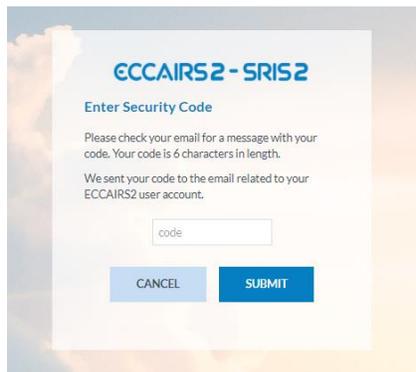
6 Login

O sistema E2 é acessado através do endereço web <https://e2.aviationreporting.eu/login>, aparecendo a seguinte janela:



Nesta janela deverão ser introduzidos o nome de utilizador e a palavra passe previamente atribuídas nos campos *Username* e *Password* respetivamente.

Após um login bem-sucedido, aparecerá uma janela para introduzir o código de segurança de 6 algarismos alfanuméricos que receberá por email. Este código deverá ser introduzido no campo *code*.



Se passarem 10 minutos sem nenhuma ação, é necessário voltar atrás a partir da janela de submissão do código de segurança ou fazer *refresh* à página. O código de segurança deixará de ser válido e aparecerá a seguinte janela, devendo voltar a fazer o processo de autenticação, incluindo aguardar por um novo código de segurança.



Oops!

The two-factor sign in code you used is either incorrect or not valid anymore.

Please, [log in](#) again and follow the instructions of the new two-factor sign in email to confirm the login.

Após *login* com sucesso, aparecerá a [Lista de Ocorrências](#)

7 Menus Comuns

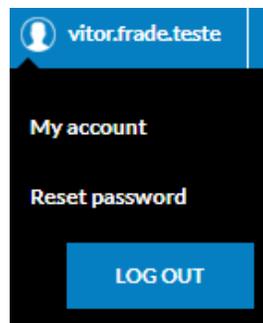
7.1 Barra Superior

Todas as janelas contêm a seguinte barra superior:



Clicando em **ECCAIRS 2 - SRIS 2** ou **HOME** regressa-se à Lista de Ocorrências.

Clicando em **vitor.frade.teste**, abre um submenu que permite manipular a conta pessoal:



Neste submenu, clicando em **My account**, abre a página Geral da Gestão de Conta e clicando em **Reset password**, acede-se à janela Alterar Password. Pode-se ainda fechar a sessão e voltar ao menu de Login clicando em **LOG OUT**.

Clicando em **Report an Occurrence** ir-se-á para a janela de Reportar Ocorrências.

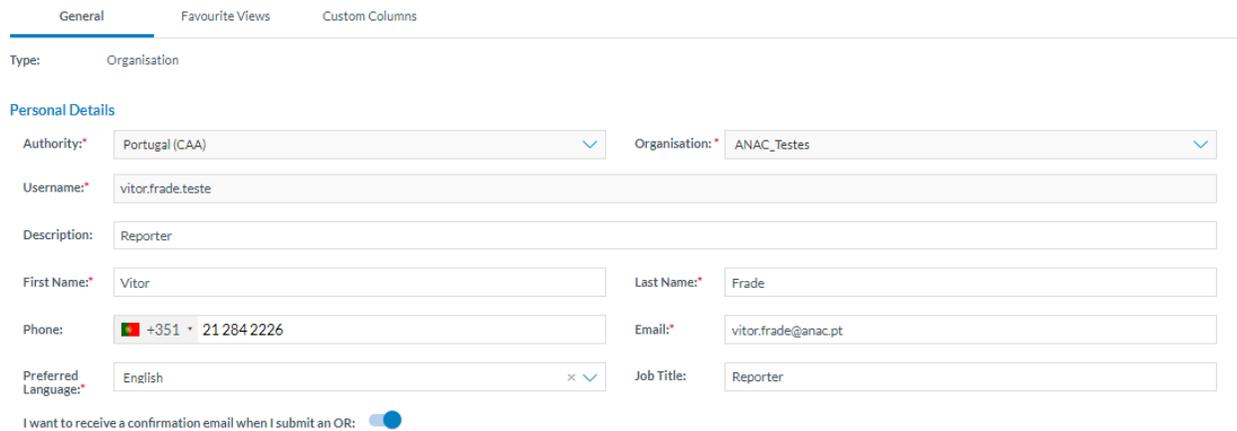
Selecionando **Taxonomy**, pode-se aceder à janela de Taxonomia.

Qualquer botão referido neste capítulo, se aberto com o botão do meio ou com Ctrl+click permite abrir a janela pretendida num novo separador mantendo a janela anterior aberta o que poderá auxiliar em algumas tarefas.

7.2 Menu Pessoal

7.2.1 Gestão de Conta

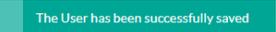
7.2.1.1 Geral



The screenshot shows the 'Personal Details' form with the following fields and values:

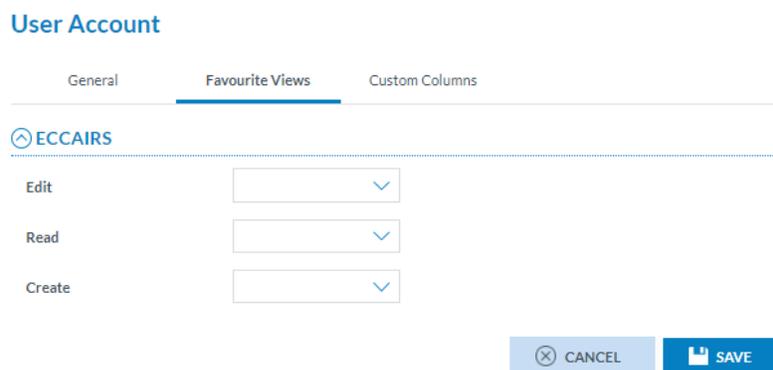
- Type: Organisation
- Authority: Portugal (CAA)
- Organisation: ANAC_Testes
- Username: vitor.frade.teste
- Description: Reporter
- First Name: Vítor
- Last Name: Frade
- Phone: +351 21 284 2226
- Email: vitor.frade@anac.pt
- Preferred Language: English
- Job Title: Reporter

A toggle switch for 'I want to receive a confirmation email when I submit an OR:' is currently turned on.

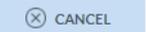
Esta janela permite alterar algumas descrições da conta do utilizador (as que não se encontram a cinza). No final da sua edição, estas deverão ser guardadas no botão , gerando uma mensagem no fundo da página com fundo verde em caso de sucesso () ou fundo vermelho caso algum erro tenha sido detetado ().

Esta janela permite ainda o acesso à gestão das Vistas Favoritas clicando em [Favourite Views](#) e à Gestão das Colunas Exibidas na Lista de Ocorrências clicando em [Custom Columns](#) .

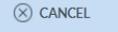
7.2.1.2 Vistas Favoritas



The screenshot shows the 'User Account' - 'Favourite Views' section with the following elements:

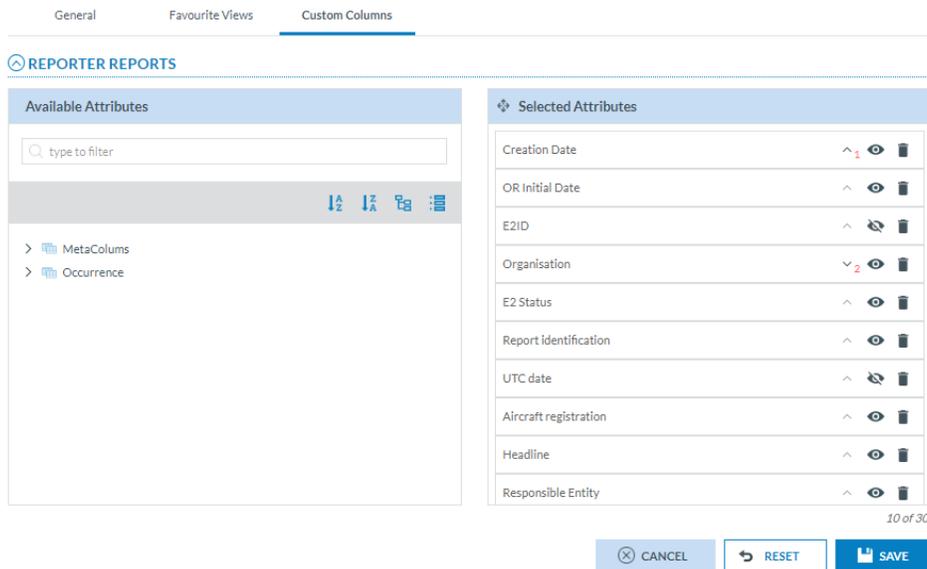
- Navigation tabs: General, **Favourite Views**, Custom Columns
- Section header: 
- Fields for 'Edit', 'Read', and 'Create' with dropdown menus.
- Buttons:  and 

Esta janela permite a alteração das vistas predefinidas para a edição, leitura e criação de ocorrências.

No final da edição, as alterações deverão ser descartadas, clicando em , ou guardadas clicando em , gerando uma mensagem no fundo da página com fundo verde em caso de sucesso

(The Favourite Views has been successfully saved) ou fundo vermelho caso algum erro tenha sido detetado (Language is required).

7.2.1.3 Gestão das Colunas Exibidas User Account



Nesta janela podem ser definidas as colunas disponíveis para visualização na Lista de Ocorrências, sendo permitido selecionar até 30 atributos. Os atributos são escolhidos entre os atributos disponíveis na coluna da esquerda (Available Attributes) e, quando selecionados, aparecem na coluna da direita (Selected Attributes).

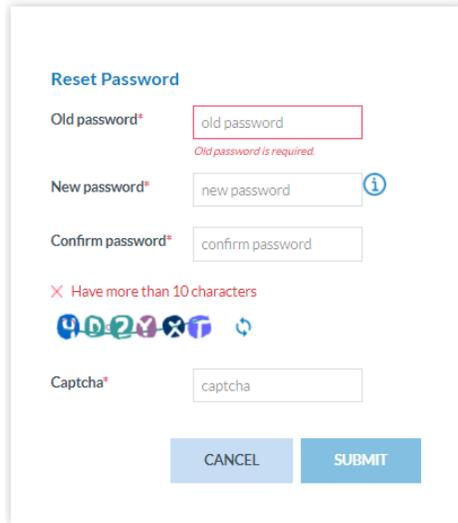
A ordenação das ocorrências de acordo com os atributos pode ser definida carregando no símbolo , indicando o seu estado como inativo, , ordenação ascendente,  e ordenação descendente, . O número à direita da seta indica a prioridade de ordenação do campo.

Os atributos selecionados com o símbolo  estão neste momento definidos como colunas enquanto que o símbolo  indica que a coluna não está a ser exibida, podendo-se alternar entre os modos clicando no símbolo.

Pode-se ainda eliminar algum dos atributos clicando em  na sua linha.

Após efetuadas as alterações necessárias, estas deverão ser salvas clicando em . Caso se queira ignorar as alterações, pode-se clicar em . Pode-se ainda repor a exibição definida por defeito, clicando em .

7.2.2 Alterar Password



Reset Password

Old password*
Old password is required.

New password* ⓘ

Confirm password*

✗ Have more than 10 characters

CANCEL SUBMIT

Esta janela poderá ser utilizada para alterar a palavra passe do utilizador.

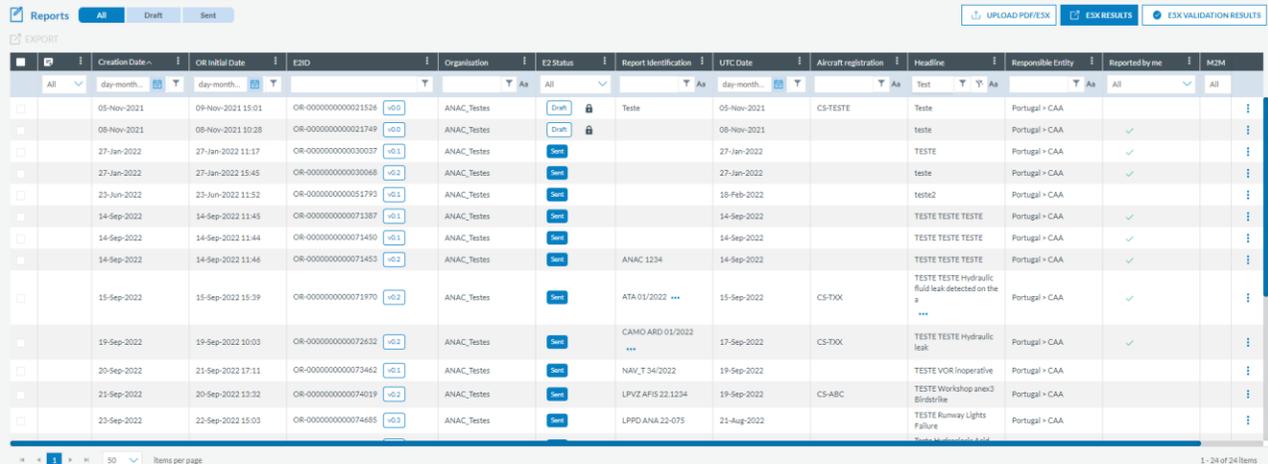
7.3 Taxonomia

O preenchimento das ocorrências é feito usando diversos campos, os quais estão definidos na taxonomia ECCAIRS. Esta pode ser consultada através do botão disponível na Barra Superior.

O Funcionamento e consulta da taxonomia está explanada no menu de ajuda da aplicação em [Home>ECCAIRS2> >Taxonomy Management>Taxonomy Browser](#).

8 Lista de Ocorrências

Um *Report* é uma ocorrência de segurança operacional comunicada por um indivíduo ou organização. Este é da responsabilidade de quem o comunica e não pode ser editado pela Autoridade.



Creation Date	OR Initial Date	E2ID	Organisation	E2 Status	Report Identification	UTC Date	Aircraft registration	Headline	Responsible Entity	Reported by me	M2M
05-Nov-2021	09-Nov-2021 15:01	OR-0000000000021526	ANAC_Testes	Draft	Teste	05-Nov-2021	CS-TESTE	Teste	Portugal > CAA		
08-Nov-2021	08-Nov-2021 10:28	OR-0000000000021749	ANAC_Testes	Draft		08-Nov-2021		teste	Portugal > CAA	✓	
27-Jan-2022	27-Jan-2022 11:17	OR-0000000000030037	ANAC_Testes	Sent		27-Jan-2022		TESTE	Portugal > CAA	✓	
27-Jan-2022	27-Jan-2022 15:45	OR-0000000000030068	ANAC_Testes	Sent		27-Jan-2022		teste	Portugal > CAA	✓	
23-Jun-2022	23-Jun-2022 11:52	OR-0000000000051793	ANAC_Testes	Sent		18-Feb-2022		teste2	Portugal > CAA	✓	
14-Sep-2022	14-Sep-2022 11:45	OR-0000000000071387	ANAC_Testes	Sent		14-Sep-2022		TESTE TESTE TESTE	Portugal > CAA	✓	
14-Sep-2022	14-Sep-2022 11:44	OR-0000000000071450	ANAC_Testes	Sent		14-Sep-2022		TESTE TESTE TESTE	Portugal > CAA	✓	
14-Sep-2022	14-Sep-2022 11:46	OR-0000000000071453	ANAC_Testes	Sent	ANAC 1234	14-Sep-2022		TESTE TESTE TESTE	Portugal > CAA	✓	
15-Sep-2022	15-Sep-2022 15:39	OR-0000000000071970	ANAC_Testes	Sent	ATA 01/2022	15-Sep-2022	CS-TXX	TESTE TESTE Hydraulic fluid leak detected on the	Portugal > CAA	✓	
19-Sep-2022	19-Sep-2022 10:03	OR-0000000000072632	ANAC_Testes	Sent	CAMO ARD 01/2022	17-Sep-2022	CS-TXX	TESTE TESTE Hydraulic leak	Portugal > CAA	✓	
20-Sep-2022	21-Sep-2022 17:11	OR-0000000000073462	ANAC_Testes	Sent	NAV_T 34/2022	19-Sep-2022		TESTE VOR Inoperative	Portugal > CAA		
21-Sep-2022	20-Sep-2022 13:32	OR-0000000000074019	ANAC_Testes	Sent	LPVZ AFIS 22.1234	19-Sep-2022	CS-ABC	TESTE Workshop anex3 B-08/08/20	Portugal > CAA		
23-Sep-2022	23-Sep-2022 15:03	OR-0000000000074685	ANAC_Testes	Sent	LPPO ANA 22-075	21-Aug-2022		TESTE Runway Lights Failure	Portugal > CAA		

A página *Reports* lista todas as ocorrências ou apenas as que sejam filtradas de acordo com a escolha do utilizador, através da utilização de filtros.

8.1 Barra Superior da Lista de Ocorrências

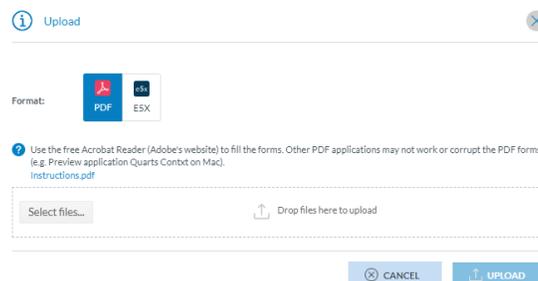


Esta barra contém as seguintes funções:

A opção  **Export** permite Exportar as Ocorrências selecionadas.

Na barra há também um filtro por estado da comunicação com três botões **All** **Draft** **Sent**, selecionando **All** lista todas as ocorrências; selecionando **Draft** lista as ocorrências em modo *draft* (ocorrências cuja última versão ainda não foi submetida à autoridade); e selecionando **Sent**, são listadas apenas as ocorrências já comunicadas à autoridade.

Clicando em  aparece a seguinte janela:



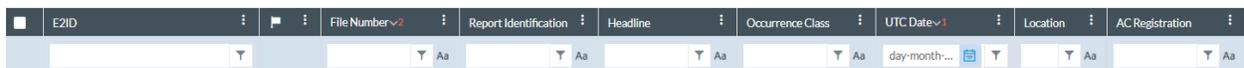
Aqui pode-se fazer o upload de uma ocorrência gerada pelo preenchimento do formulário PDF (o qual poderá ser obtido conforme descrito em [Reportar Ocorrências](#)) ou, após clicar em  **E5X**, pode-se fazer o *upload* ou verificação de uma ocorrência no formato “. E5X”.

Caso queira efetuar o *upload* de anexos em conjunto com a ocorrência comunicada por PDF ou caso falhe o upload utilizando este método, deverá tentar o *upload* através das opções disponíveis na janela de [Resultados](#).

Clicando em  **E5X RESULTS** ir-se-á para a janela de [Resultados](#) onde se podem encontrar listados os ficheiros E5X submetidos na plataforma.

Clicando em  **E5X VALIDATION RESULTS** ir-se-á para a janela de [Resultados](#) onde se podem encontrar listados os ficheiros E5X submetidos para verificação.

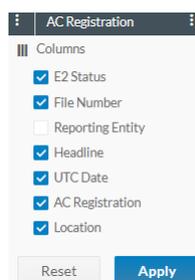
8.2 Barra de Filtros



A Barra de filtros permite ordenar e filtrar as diversas informações apresentadas na [Lista de Ocorrências](#).

A coluna mais à esquerda é a coluna de seleção  e a mais à direita é a de acesso ao menu de opções de

cada ocorrência . As restantes colunas podem ser apresentadas ou ocultadas clicando em  junto ao nome da coluna, o que irá abrir um menu de seleção das colunas a serem apresentadas. Clicando em *Apply* irá validar a seleção e clicando em *reset* irá reverter à exibição pré-definida. As opções disponíveis podem ser editadas em [Gestão das Colunas Exibidas](#).

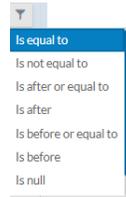


As colunas poderão ainda ser reordenadas, arrastando pelo nome para a posição pretendida, e redimensionadas, arrastando a barra entre colunas junto ao nome.

As ocorrências são ordenadas na lista clicando no nome de cada coluna , alternando com cada clique entre ordenação ascendente , descendente  e sem ordenação . No caso em que mais do que uma coluna é selecionada para ordenação, é mantida a prioridade de ordenação da seleção da mais antiga à mais recente, aparecendo o nível de prioridade à direita do indicador de ordenação ( **1**,  **2**...).

Na segunda linha da barra de filtros podem-se aplicar diversos filtros dependendo do tipo de informação da coluna:

- **Dropdown:**  Em que é selecionada uma das opções disponíveis;
- **Texto livre:**  Este filtro permite inserir texto livre, sendo a pesquisa condicionada pela opção escolhida clicando em , surgindo um menu de opções (existem mais opções disponíveis usando a barra à direita):



Este filtro pode ser limpo clicando em .

- **Calendário:**   Este filtro funciona da mesma forma que o filtro de texto livre, permitindo introduzir a data escrevendo ou através de seleção no botão .
- **Case-sensitive:** Quando selecionado, o botão  impõe a distinção entre maiúsculas e minúsculas.

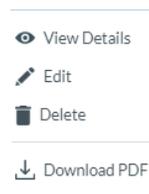
8.3 Lista de Ocorrências

<input type="checkbox"/>	20-Oct-2023	20-Oct-2023 13:09	OR-0000000000299987	v0.1	ANAC_Testes		XPTO	20-Oct-2023	A-AAAA	
<input type="checkbox"/>	26-Oct-2023	26-Oct-2023 11:02	OR-0000000000305617	v0.1	ANAC_Testes		12345	26-Oct-2023		Teste Notificações

As ocorrências são listadas nesta parte da página exibindo os campos escolhidos na Barra de Filtros e ordenadas também de acordo com a Barra de Filtros.

Clicando na caixa à esquerda () de cada ocorrência permite selecionar a ocorrência respetiva sendo possível a utilização de atalhos de seleção (eg. Shift+click ou Ctrl+click).

Clicando em , à direita da ocorrência, aparece o seguinte menu de opções:



8.3.1 Visualizar Ocorrência

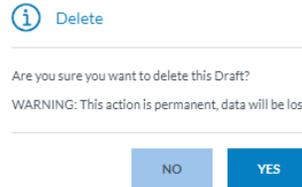
Selecionando  [View Details](#), abre a janela de Visualização de Ocorrências.

8.3.2 Editar Ocorrência

A opção de menu  [Edit](#) permite editar a ocorrência. Esta opção não se encontra disponível caso a ocorrência esteja bloqueada por outro utilizador.

8.3.3 Eliminar Ocorrência

A opção  Delete apenas é exibida em Ocorrências no estado *Draft*, só podendo ser selecionada pelo utilizador que a colocou nesse estado. Ao clicar nesta opção é eliminado o *draft*, aparecendo a seguinte janela de confirmação:



Selecionando *NO* ou clicando fora da janela, a ação é anulada, voltando à lista de ocorrências. Selecionando *YES*, o *draft* é eliminado.

8.3.4 Download PDF

A opção  Download PDF permite fazer o download da ocorrência como formulário PDF pré-preenchido bem como dos seus anexos.

8.3.5 Bloqueio de Edição

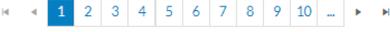
O símbolo , ao aparecer na coluna de estado (*E2 Status*), indica que a ocorrência está a ser editada por um utilizador, sendo possível identificá-lo passando o cursor sobre o símbolo.

8.3.6 Comentários da Autoridade

Na coluna *Authority Comments*, caso tenha sido feito um comentário à ocorrência pela autoridade, aparecerá o símbolo . De modo a ver o comentário, dever-se-á clicar no símbolo. Adicionalmente, o utilizador que submeteu a ocorrência será alertado por email da receção de um comentário através do contacto associado à Geral.

8.4 Barra Inferior



A barra inferior permite navegar entre as páginas da lista de ocorrências utilizando os botões  e definir o número de ocorrências visualizadas por página  (entre 10 e 100). No canto inferior direito pode-se ainda obter uma indicação de quantas ocorrências estão disponíveis para visualização consoante os filtros aplicados e quais dessas ocorrências estão listadas na página (neste caso está-se a visualizar a ocorrência 1 a 10 de 3272: 1 - 10 of 3272 items).

9 Resultados

A página de resultados permite consultar os ficheiros E5X submetidos para migração ou verificação, podendo acedida clicando nos botões respetivos na página da Lista de Ocorrências.

Results

[Back](#)

Username	Filename	Authority	Total reports number	Total attachments number	Loaded reports number	Loaded attachments number	Initial process date	Final process date	Migration origin	Migration status	
vtorfrade teste	1652719865_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	0	0	13-Jul-2022 20:12:39	13-Jul-2022 20:12:42	Load On-line	Processed with Errors	↓
vtorfrade teste	1652712095_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	1	0	13-Jul-2022 19:47:10	13-Jul-2022 19:47:13	Load On-line	Processed OK	↓
vtorfrade teste	1652443679_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	0	0	27-Jun-2022 15:03:21	27-Jun-2022 15:03:23	Load On-line	Processed with Errors	↓
vtorfrade teste	1652199368_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	1	0	27-May-2022 18:42:43	27-May-2022 18:42:44	Load On-line	Processed OK	↓
vtorfrade teste	1652102839_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	1	0	27-May-2022 18:36:05	27-May-2022 18:36:07	Load On-line	Processed OK	↓
vtorfrade teste	1652182312_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	1	0	27-May-2022 18:28:27	27-May-2022 18:28:30	Load On-line	Processed OK	↓
vtorfrade teste	1653579350_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	1	0	27-May-2022 09:15:46	27-May-2022 09:15:51	Load On-line	Processed OK	↓
vtorfrade teste	1652100061_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	1	0	25-May-2022 13:00:50	25-May-2022 13:00:53	Load On-line	Processed OK	↓
vtorfrade teste	1651863922_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	0	0	18-May-2022 10:29:23	18-May-2022 10:29:27	Load On-line	Processed with Errors	↓
vtorfrade teste	1651863922_e5x_export.e5x	Portugal (CAA)	1	0	0	0	16-May-2022 18:35:59	16-May-2022 18:36:02	Load On-line	Processed with Errors	↓

1 2 3 4 5 6 7 10 Items per page 1 - 10 of 65 items

Clicando em , permite atualizar a informação da página.

9.1 Barra de Filtros

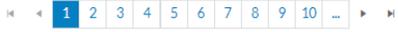
A barra de filtros da página de resultados é semelhante à Barra de Filtros da página das ocorrências, com a limitação de não permitir a alteração da constituição ou da ordem das colunas.

9.2 Lista de Resultados

A lista de resultados funciona de forma análoga à Lista de ocorrências, não existindo porém opções. Estas são substituídas pelo botão , o qual permite a exportação do resultado da migração/validação do ficheiro E5X.

9.3 Barra Inferior

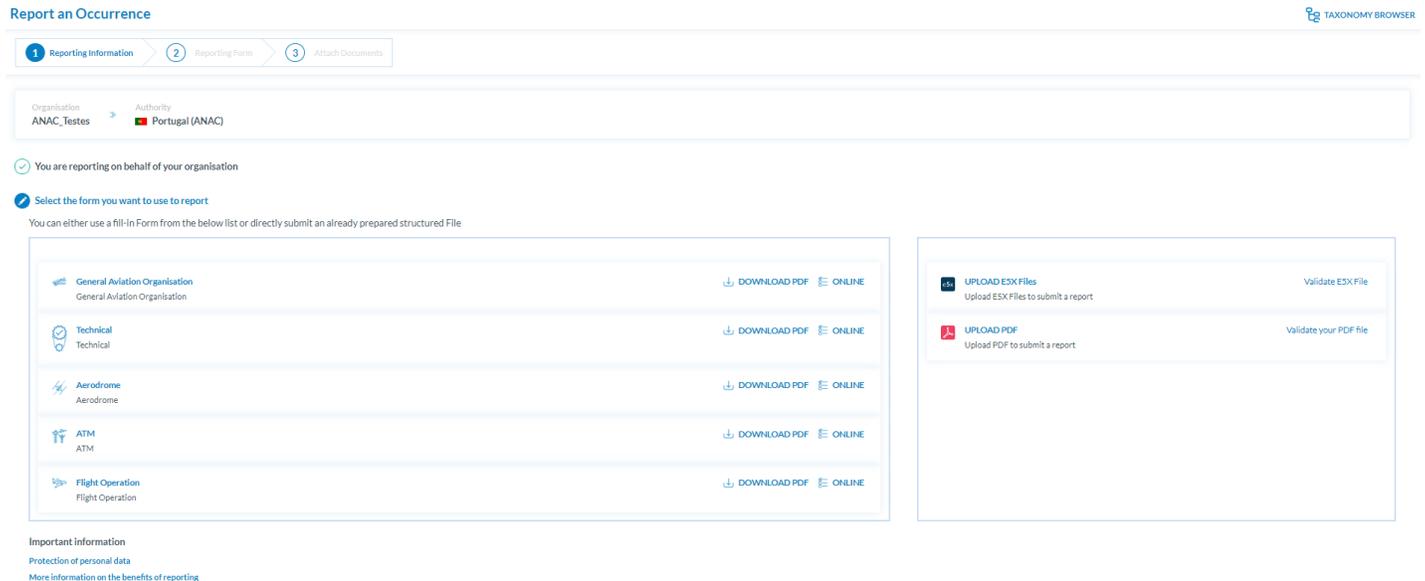


A barra inferior permite navegar entre as páginas da lista de ocorrências utilizando os botões  e definir o número de ocorrências visualizadas por página

 (entre 10 e 100). No canto inferior direito pode-se ainda obter uma indicação de quantas ocorrências estão disponíveis para visualização consoante os filtros aplicados e quais ocorrências dessas estão listadas na página (neste caso está-se a visualizar a ocorrência 1 a 10 de 3272: 1 - 10 of 3272 items).

10 Reportar Ocorrências

A página *Report an Occurrence* serve como portal para comunicação de ocorrências através dos diversos métodos disponíveis.



Do lado esquerdo da janela, estão cinco separadores, correspondendo a cada uma das áreas técnicas de comunicação de ocorrências conforme o Reg. Exec. (UE) 2015/1018. Em cada um deles, clicando em [DOWNLOAD PDF](#), tem-se a possibilidade de fazer o download do formulário de comunicação de ocorrência e clicando em [ONLINE](#) permite a comunicação de uma ocorrência através da própria plataforma.

Os parágrafos seguintes são apresentados para o método *online*, sendo o preenchimento do formulário PDF feito de maneira análoga.

É recomendado o preenchimento da ocorrência através do método *online* relativamente ao método PDF por este ser mais fiável e poder ser feita uma melhor gestão das entidades a submeter.

Do lado direito da janela, temos quatro opções:

- Clicando em  **UPLOAD E5X Files** Upload E5X Files to submit a report pode-se fazer o *upload* de um ficheiro E5X gerado em software próprio da organização;
- Clicando em [Validate E5X File](#) pode-se fazer a validação de um ficheiro E5X gerado em software próprio da organização;

Os resultados destas ações podem ser consultados na página de [Resultados](#), a qual pode ser acedida através da [Barra Superior da Lista de Ocorrências](#).

- Clicando em  **UPLOAD PDF** Upload PDF to submit a report pode-se fazer o *upload* de um formulário preenchido. Ao clicar aparece uma janela onde se pode anexar o formulário, clicando em [CONTINUE](#), no canto

inferior direito dessa janela, ir-se-á para uma segunda página onde podem ser anexados ficheiros relevantes para a ocorrência;

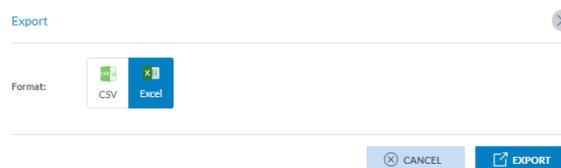
A função de anexar ficheiros não deve ser usada para anexar outra vez o formulário preenchido. Pode sim, ser usada para anexar ficheiros complementares como fotos, relatórios da organização, documentação de referência, etc.
Na utilização de ficheiros E5X não é necessário o *upload* de ficheiros visto este formato já permitir a incorporação de anexos no próprio ficheiro.

- Finalmente, clicando em [Validate your PDF file](#) permite fazer a validação do preenchimento do formulário PDF.

11 Versões de Ocorrências

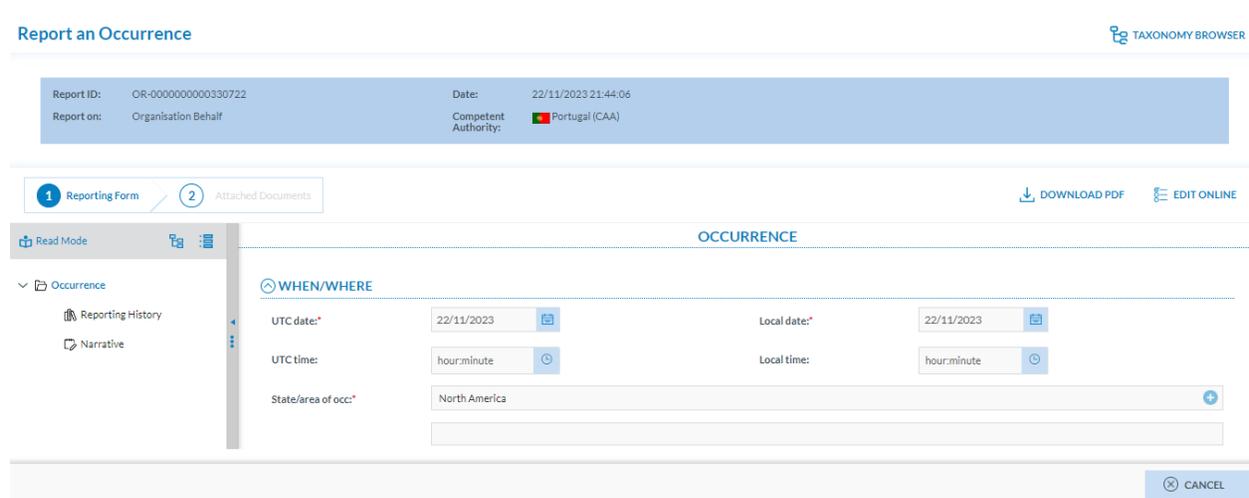
Todas as ocorrências têm uma versão de edição, a qual pode ser consultada junto ao seu identificador único E2ID nas várias listas (no caso [OR-000000000330722](#) [v0.3](#)), a OR-000000000330722 encontra-se na versão 0.3). A versão segue uma nomenclatura “v0.X”, em que X é um número sequencial que indica a sua versão.

12 Exportar Ocorrências



Quando se pretende exportar uma ou mais ocorrências pré-seleccionadas, deve-se escolher o método de exportação entre valores separados por vírgulas (.csv) e Excel (.xlsx) e em seguida clicar em [EXPORT](#)

13 Ver/Editar Ocorrências



Ao clicar em Visualizar Ocorrência, aparece uma janela com a ocorrência no estado em que foi guardada por último. Esta janela divide-se em três grandes áreas, a Barra Superior, a Barra Inferior e a janela de contexto.

Ao clicar em Editar, no menu a árvore de entidades, os campos dentro de cada entidade e os anexos à comunicação podem ser editados.

Ao escolher comunicar por via *online* na página Reportar Ocorrências pode-se ainda alterar o tipo de formulário apresentado

14 Barra Superior

A barra superior apresenta de cima para baixo as seguintes informações:

O botão  , o qual permite aceder diretamente à taxonomia.

Caso se esteja a visualizar/editar uma ocorrência já submetida, uma barra azul que contém o número individual da ocorrência (neste caso OR-000000000330722), a data e hora UTC de submissão, a indicação de se a ocorrência foi submetida em nome de uma organização ou em nome individual e a autoridade à qual foi feita a comunicação;

Um menu de progresso com duas ou três opções, cada uma apresentando uma janela de contexto diferente:

Reporting Information, apenas disponível em ocorrências novas, onde podemos alterar a estrutura do formulário apresentado clicando em  na janela de contexto;

Reporting Form, apresentando o formulário de comunicação de ocorrência; e

Attached Documents, onde podem ser anexados ficheiros complementares à ocorrência como fotos, relatórios da organização, documentação de referência, etc.

Ao visualizar ou editar uma ocorrência já reportada pode-se ainda encontrar, em linha com o menu de progresso, os seguintes botões:

 **DOWNLOAD PDF**, que permite fazer download da ocorrência em PDF;

 **UPLOAD PDF** (apenas disponível em modo de edição) que permite carregar um PDF. Este botão comunica à autoridade diretamente os conteúdos do PDF, não havendo hipótese de edição online destes conteúdos antes da submissão; e

 **EDIT ONLINE** (apenas disponível em modo de visualização) que permite editar a ocorrência.

14.1 Barra Inferior

Na barra inferior podem-se encontrar os seguintes botões consoante o contexto:

14.1.1.1 Previous Step

Ao clicar em  **PREVIOUS STEP** regressa-se à página anterior do menu de contexto (apenas disponível a partir da segunda página).

14.1.1.2 Cancel

Ao clicar em  **CANCEL** descartam-se as alterações efetuadas, mantendo a ocorrência no seu estado anterior e regressando à Lista de Ocorrências.

14.1.1.3 Draft

Ao clicar em  **SAVE AS DRAFT** (apenas disponível em modo de edição), salva as alterações efetuadas à ocorrência em modo *draft*, regressando à Lista de Ocorrências.

Uma ocorrência salva como *draft* impede os outros utilizadores da organização de editarem a ocorrência, permitindo apenas a sua visualização.

14.1.1.4 Discard Draft

Ao clicar em  **DISCARD DRAFT** (apenas disponível quando em modo *draft* de uma ocorrência já submetida), elimina as alterações efetuadas à ocorrência em modo *draft*, reverte o seu estado para a última versão submetida e regressa à Lista de Ocorrências, libertando a ocorrência para edição por outros utilizadores.

14.1.1.5 Continue

Ao clicar em  **CONTINUE** (apenas disponível na janela de contexto *Reporting Form*), apresenta a janela de contexto *Attach Documents*.

14.1.1.6 Submit

Ao clicar em  **SUBMIT** (apenas disponível na janela de contexto *Attach Documents*), submete a ocorrência à autoridade, aumentando o seu número de versão e regressa à Lista de Ocorrências. Caso não tenham sido colocados todos os campos obrigatórios na ocorrência, aparecerá a seguinte mensagem:

 Missing Mandatory Fields

Are you sure you want to submit?

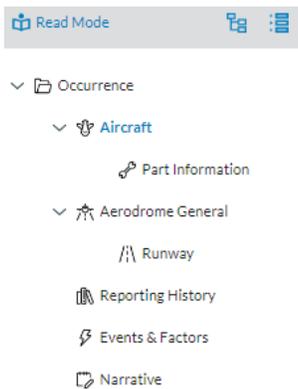
If you submit the Report as Is, you declare missing information is not available right now.

NO

YES

Ao clicar em No regressa-se à edição da ocorrência e clicando em Yes confirma a submissão da ocorrência com campos obrigatórios em falta.

14.2 Árvore de Entidades



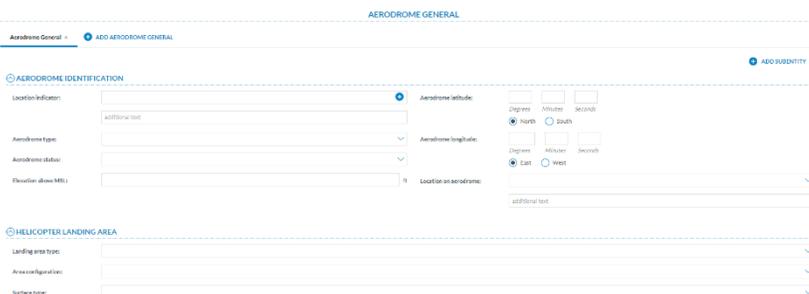
A árvore de entidades lista, a preto, as entidades e subentidades introduzidas na ocorrência. A entidade em visualização na Página da Entidade é destacada através da cor azul.

Ao clicar em  **Read Mode** ativa o modo de leitura, dispondo todas as entidades numa única página para melhor visualização. Nesta página pode-se clicar no canto superior direito em  para regressar à página anterior.

Ao clicar em  é expandida toda a árvore e em  colapsa-a.

A área da árvore de entidades pode ser redimensionada arrastando a barra cinzenta que divide a área da árvore da área de visualização de entidade. Também pode ser escondida clicando em  nesta mesma barra.

14.3 Área de Visualização da Entidade



Nesta área pode-se visualizar a entidade ou subentidade selecionada (a azul) na Árvore de Entidades e os seus respetivos campos organizados em tópicos (no caso da figura acima, têm-se os tópicos Aerodrome Identification e Helicopter Landing Area Description). Ao clicar no nome do tópico, os campos desse tópico são ocultados da visualização, bastando voltar a clicar de modo a voltarem a ser exibidos.

As regras de preenchimento dos campos podem ser consultadas em Estrutura e Regras de Preenchimento.

Para adicionar uma subentidade não existente pode-se usar o botão  **ADD SUBENTITY** disponível no canto superior direito da Entidade/Subentidade de nível superior. Será aberta uma janela onde se pode escolher a subentidade a adicionar.

Para adicionar uma nova instância de uma subentidade já existente, além dos métodos listados no parágrafo anterior, pode-se ainda clicar em Add (...) na janela da subentidade. Por exemplo, se se quiser adicionar uma segunda aeronave, pode-se, após abrir a subentidade “Aircraft”, clicar em  ADD AIRCRAFT, passando de  para , podendo-se navegar entre as diversas instâncias, tanto na janela de entidade como na Árvore de Entidades.

Para eliminar uma instância de uma entidade/subentidade, basta clicar na cruz ao lado do título dessa instância. Ao apagar a última instância, é eliminada também a entidade/subentidade.

15 Estrutura e Regras de Preenchimento

O preenchimento das ocorrências faz-se usando diversos campos definidos na taxonomia que estão organizados em entidades, subentidades e atributos. Os campos mais utilizados são listados abaixo onde é também providenciado um guia para o preenchimento correto.

Este capítulo não substitui a consulta da Taxonomia, servindo apenas para a normalização das práticas de preenchimento de comunicações de ocorrência.

Em seguida serão listados todos os campos, sendo descrito quando e como devem ser preenchidos bem como qualquer informação pertinente para o seu correto preenchimento. Os campos de preenchimento obrigatório serão indicados a **vermelho**. Os campos a serem preenchidos sempre que as entidades/subentidades são introduzidas têm um asterisco vermelho (*) antes do nome do campo.

Todos os campos de preenchimento obrigatório devem ser preenchidos. “Unknown” deve apenas ser usado quando pertinente não sendo possível obter a informação.

Clicar “Enter” duas vezes depois de inserir o texto, é um truque que funciona na maioria dos campos de preenchimento livre. Assim, na próxima vez que o campo for preenchido, o texto aparece logo como sugestão.

15.1 Entidades

Uma entidade é um elemento envolvido numa ocorrência, por exemplo uma aeronave, um aeródromo, etc. Uma entidade pode ter subentidades. Por exemplo, uma aeronave pode ter motores, um aeródromo pode ter pistas. As entidades podem ter múltiplas instâncias. Por exemplo uma ocorrência pode ter três ou quatro aeronaves.

Às entidades podem ser associados atributos, os quais descrevem propriedades ou valores associados às entidades; por exemplo uma aeronave pode ter associado trem de aterragem triciclo e um aeródromo pode ter coordenadas geográficas associadas.

15.1.1 Occurrence

Esta é a entidade principal de uma ocorrência.

- ***Headline** – O cabeçalho deverá ser preenchido com um texto curto e conciso em inglês que descreva sumariamente a ocorrência. O cabeçalho permite a quem o leia ter uma informação

clara do que sucedeu. Devem ser evitados acrónimos e informação não relevante que possa ser consultada na ocorrência (localização, fase do voo, aeronave envolvida, classificação, etc.).

- Filling Information:
 - *File number – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Aviation sector – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Occurrence status – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - *Detection phase – A fase de voo do primeiro evento descrito, caso nenhuma das opções seja aplicável, utilizar “Other”;
 - Occurrence Moderator – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - *Responsible entity – É a entidade responsável pelo registo da ocorrência; em Portugal é a ANAC;
- Validation – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
- Severity – Nestes campos, se desconhecido, colocar *unknown*:
 - *Highest Damage – Colocar o dano máximo sofrido pela(s) aeronave(s) envolvida(s) na ocorrência;
 - *Damage not to a/c – Colocar o dano máximo causado pela ocorrência sem ser às aeronaves envolvidas na ocorrência;
 - *Injury level – Colocar a maior gravidade de ferimento decorrente da ocorrência infligido a uma pessoa;
 - *Object damaged – Selecionar da lista os múltiplos objetos danificados por impacto da(s) aeronave(s). A aeronave que infligiu o dano não é incluída neste campo;
 - *Third party damage – Preencher Sim ou não e selecionar da lista a fonte do dano identificado em *Damage not to a/c*;
- Maintenance Report – Preencher apenas caso seja uma comunicação relativa a manutenção:
 - Maint. Report type – Selecionar da lista conforme última versão da ocorrência;
 - Manufacturer inf – Informação sobre se foi enviado conhecimento ao fabricante;
 - Operator informed – Informação sobre se foi enviado conhecimento ao operador;
- When/Where:
 - *UTC date – Data UTC da ocorrência;
 - *Local date – Se a localização for conhecida, calcular a partir da data UTC, caso contrário colocar data UTC;
 - UTC time – Hora UTC da ocorrência; se desconhecida, deixar em branco;
 - Local time – Se a localização e a hora UTC forem conhecidas, calcular a partir da hora UTC;
 - *State/area of occ – Colocar o Estado da ocorrência (eg. France, Germany, etc.). Caso a localização seja desconhecida, colocar “Unknown”. Caso a ocorrência seja nos Açores ou na Madeira, colocar “Europe and North Atlantic > Portugal”. Se a área exata for desconhecida, usar o nível que for possível, por exemplo em rota entre a Dinamarca e Portugal, sem informação exata do país, colocar “Europe and North Atlantic” ou, no caso dum voo transatlântico para os EUA, colocar “Other > North Atlantic Ocean”.
 - *Location name – Preencher com a localização mais exata possível da ocorrência. Se um aeroporto for relevante, colocar “Cidade: ICAO (IATA)”, em que ICAO é o código ICAO de 4 letras do aeroporto e IATA é o código IATA de 3 letras do aeroporto.

15.1.2 Investigation

- Investigation information:
 - Investigation report ID – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Investigation entity – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Investigation Scope – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Invest. Delegated – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
- Final Report
 - Date Published – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Original Language – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
 - Other languages – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;

15.1.3 Reporting History

Esta entidade permite múltiplas instâncias.

Deverá ser preenchida apenas uma instância desta entidade, sendo os campos revistos a cada atualização pela organização e atualizados sempre que se detetem alterações.

Esta entidade contém também os campos referentes à análise da ocorrência por parte da organização. Apesar de a maioria dos campos não estarem incluídos no Anexo I ao Regulamento (UE) N.º 376/2014, os campos assinalados com * deverão ser preenchidos de acordo com o disposto nos pontos 4 e 5 do Artigo 13.º do mesmo Regulamento.

Os campos “*Risk Mitig. Action*”, “*Analysis / Follow Up*” e “*Conclusions*” são tipicamente preenchidos para realizar o *follow-up* da ocorrência, requerido ao fim de 30 dias após a comunicação inicial, ou no momento do encerramento da análise à ocorrência pela organização, *i.e.* quando o campo “*Report Status*” é colocado como “*Closed*” ou “*Closed on Issue*”, preferencialmente ao fim de 90 dias após a comunicação inicial.

- Reporting History
 - ***Reporting Entity** – Escolher o Estado da entidade (em geral, Portugal) e depois o tipo de entidade que comunica, selecionando da lista, ao nível mais baixo possível. O campo de texto livre é opcional;
 - ***Reporting form type** – Preencher consoante o tipo de ocorrência recebido:
 - ATM > Para ocorrências provenientes de órgãos ATM (NAV (Ops e Tech), AITAs e ATM SATA):
 - ACAS > National – Para ocorrências que têm eventos de Colisão ou quase colisão, envolvendo manobras para evitar uma colisão;
 - AIRPROX > National – Para ocorrências que têm eventos de Perda de Separação;
 - APDSG > National – Para ocorrências que têm eventos sobre Procedimentos no ATM;
 - ATIR > National - Para as restantes ocorrências de gestão de tráfego na componente operacional;

- Other > National – Para as ocorrências técnicas de falha de equipamento;
- EASA:
 - FORM 44, para relatórios de falhas de peças ou componentes específicos de uma aeronave (Nota: Estas ocorrências devem ser enviadas para report@easa.europa.eu);
 - Other/Av.Rep.Portal/E5X/E5F – Não usar estas opções;
- ICAO:
 - Initial Notification / Preliminary Rep / Data Report / Final Report – Não usar estas opções;
 - IBIS – Para ocorrências de colisão ou quase colisão com aves ou vida selvagem, apenas se comunicados num impresso com o formato IBIS;
 - Wake Vortex – Para ocorrências de encontro com turbulência de esteira apenas se num impresso com o formato da ICAO;
 - Runway Incursion – Para ocorrências de RI, apenas se usado o FORM F do “Manual on the Prevention of Runway Incursions”;
 - Outro – Não usar esta opção;
- Other:
 - Aerodrome Report – Para ocorrências provenientes de aeródromos;
 - ASR - Air Safety Report – Para ocorrências decorrentes da operação da aeronave;
 - Other > Bird Strike Report – Para ocorrências de colisão ou quase colisão com aves ou vida selvagem provenientes do operador;
 - Other > CSR - Cabin Safety Report – Para ocorrências na cabine da aeronave;
 - Other > GRH - Ground Handling Report – Para ocorrências relacionadas com eventos de *handling*;
 - Other > Maintenance Report – Para ocorrências enviadas por uma CAMO ou AMO;
 - Other > Other – Para comunicações voluntárias, submetidos por pessoas individuais ou outros que não se enquadrem em mais nenhum tipo;
 - Other > Police Report – Não usar esta opção;
- ***Report Source** – Introduzir a opção que melhor se enquadrar com a ocorrência; na grande maioria dos casos a opção será “Reportable incident”;
 - Reportable Incident – Se a fonte for uma organização ou pessoa com obrigação de prestar comunicações obrigatórias nos termos da Regulamentação Europeia;
 - Voluntary Occurrence Report – Se a fonte não tiver obrigação de comunicar, ou comunicar uma ocorrência enquadrada no Artigo 5^a do Regulamento (UE) 376/2014;
 - Accident/Incident investigation – Não usar esta opção;
 - Industry Sources – Não usar esta opção;
 - Media – Não usar esta opção;
 - Other – Não usar esta opção;
- ***Report Status** – O estado da ocorrência, deverá corresponder a um dos seguintes:
 - Initial Notification – caso seja a primeira comunicação desta ocorrência, sendo expectáveis mais comunicações;
 - Open – caso não seja a primeira comunicação desta ocorrência, sendo expectáveis mais comunicações;
 - Preliminary – caso seja a uma primeira comunicação desta ocorrência, sem os dados suficientes para constituir uma ocorrência;
 - Factual – Não usar esta opção;

- Closed – caso seja a última comunicação desta ocorrência, após comunicações anteriores;
- Closed on Issue – caso seja a única comunicação desta ocorrência, tendo havido análise da ocorrência;
- Data – Não usar esta opção;
- Draft – Não usar esta opção;
- *Reporting Date – Data de submissão da ocorrência à ANAC;
- *Report Version – A primeira comunicação não deverá ter este campo preenchido, sendo que nas seguintes deverá ser inserido um número sequencial (1, 2, ...) consoante a versão da ocorrência;
- *Parties informed: Deverão ser elencadas todas as entidades às quais se deu conhecimento/notificou da ocorrência, tendo como mínimo a *Competent Authority* (ANAC), a qual é notificada através do sistema ECCAIRS. A caixa de texto livre permite introduzir o nome da entidade informada, quando dúbio;
- Export control – Este campo é reservado à autoridade, sendo desconsiderado quando usado pelas organizações;
- *Reporter’s Language – Aqui deverá ser introduzida a língua em que está escrito o texto do *Reporter’s description*. Caso seja utilizada mais que uma língua, deverá ser introduzida a primeira língua utilizada;

A pesquisa da língua pode ser feita por quaisquer caracteres contidos no seu nome, foi considerado útil usar *rt* para pesquisar por português e *ng* para pesquisar por inglês.

- *Report Identification – deverá ser introduzida a referência de origem do reporte precedida do designador ICAO da organização caso exista.
Para ocorrências comunicadas por aeródromos, no lugar do designador ICAO, deverá ser usado o código ICAO do aeródromo seguido da entidade que reportou:
 - AFIS – Se comunicada por um AFIS;
 - ANA – Se a ocorrência tiver origem na ANA Aeroportos;
 - FAP – Se a ocorrência tiver origem na Força Aérea Portuguesa (normalmente nos aeroportos de Beja e das Lajes);
 - SATA – Se a ocorrência for submetida pela SATA Aeródromos;
 - ADRM – Para todas as outras ocorrências;
- *Reporter’s description – Texto descrevendo a ocorrência através da sequência dos acontecimentos e incluindo os esclarecimentos necessários para a compreensão do sucedido. O texto a ser usado deverá ser com a perspetiva da própria organização, devendo ser feitas referências sempre que for incluído texto proveniente de outras organizações ou pessoas externas à organização. Não devem ser usadas linhas em branco entre parágrafos, sendo preferível a utilização da língua inglesa. Qualquer parte do texto não diretamente relacionado com a ocorrência (referências internas da organização, considerações ou recomendações do *reporter*, etc.) deverá ser introduzido no campo *Other report inform*;
- Other Report Inform. – Deverá ser introduzido qualquer texto não descritivo da ocorrência mas relacionado com esta;

- Report (campo de introdução de ficheiros) – Deverão ser introduzidos quaisquer anexos relacionados com a ocorrência (investigação do operador, comunicação em impresso do operador, fotos, vídeos, etc.);
- Analysis:
 - *Analysis / Follow Up – Resumo da análise à ocorrência efetuada pela organização;
 - Tracking Sheet Number - Campo a ser preenchido pela organização com o seu identificador de reporte (pode ser usado o mesmo identificador que em “Report Identification”);
 - *Risk Classification – Classificação de risco pela organização no seu método;
 - *Risk Methodology – Método de classificação de risco usado pela organização;
 - Risk Assessment – Descrição da análise de risco;
 - *Conclusions – Campo a ser preenchido pelo operador com as conclusões retiradas da sua análise da ocorrência;
 - *Risk Mitig. Action – Ações a serem tomadas no seguimento da investigação.

15.1.4 Narrative

- Narrative:
 - *Narrative Language – Aqui deverá ser introduzida a língua utilizada no texto da narrativa. Caso seja utilizada mais que uma língua, deverá ser introduzida a primeira língua utilizada;

A pesquisa da língua pode ser feita por quaisquer caracteres contidos no seu nome, foi considerado útil usar *rt* para pesquisar por português e *ng* para pesquisar por inglês.

- *Narrative Text – Texto descrevendo a ocorrência através da sequência dos acontecimentos e incluindo os esclarecimentos necessários para a compreensão do sucedido. O texto a ser usado deverá ser com a perspetiva da própria organização, devendo ser feitas referências sempre que for incluído texto proveniente de outras organizações ou pessoas externas à organização. Não devem ser usadas linhas em branco entre parágrafos, sendo preferível a utilização da língua inglesa. Deverá ser o mesmo texto que o submetido em “Reporter’s description” acima;

15.1.5 Note

Esta entidade permite múltiplas instâncias, pode usada para outras notas sempre que se considere pertinente.

15.1.6 Events and Factors

Esta entidade permite múltiplas instâncias, servindo para caracterizar a ocorrência e estabelecer a cadeia de eventos. No mínimo, deverá ser preenchida uma instância desta entidade.

Os eventos e fatores contributivos deverão ser descritos por ordem cronológica. Quando dois eventos são simultâneos, deverá ser introduzido o primeiro o evento/fator preponderante.

Um evento do tipo “Consequential Events” nunca poderá existir sozinho nem ser o primeiro evento numa ocorrência (O primeiro evento poderá ser eventualmente “Unknown”).

Events and Factors:

*Event type – Deverá ser escolhida a caracterização que melhor se adequa ao evento/fator conforme a Taxonomia. A opção deverá ser o mais exata possível, i.e. não utilizar apenas “Equipment > 5200 Aircraft’s Doors”, mas sim “Equipment > 5200 Aircraft’s Doors > 5230 Cargo/Baggage Door > Cargo/Baggage Door Damage” por exemplo);

Phase – Regra geral, deverá ser colocada a fase em que o evento/fator começou a contribuir para a ocorrência, sendo colocado unknown se desconhecido. A opção deverá ser o mais exata possível, i.e. não utilizar apenas “Powered Fixed-wing aircraft > Standing”, mas sim “Powered Fixed-wing aircraft > Standing > Engine(s) Not Operating” por exemplo);

Quando não existe uma fase aplicável, como é o caso das ocorrências técnicas ATM, este campo deve ser deixado por preencher;

Event Justification – Este campo deve ser preenchido em “texto livre” sempre que se considere a informação dos outros dois campos ambígua, justificando, em língua inglesa, o porquê de escolher determinada caracterização de evento/fator ou fase.

15.1.7 Aerodrome Weather Report

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida sempre que seja relevante caracterizar a informação meteorológica disponível e se se dispõe desta informação.

- Weather Reports
 - *Report Type – Inserir o tipo de informação transcrita (METAR, etc.; Se ATIS, colocar “Other”);
 - Report Validity – Definir se a informação se encontrava correta em comparação com a meteorologia verificada;
 - *Weather Report – Inserir a informação meteorológica, copiando o texto do Relatório.

15.1.8 Aircraft

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância por cada aeronave que se saiba envolvida na ocorrência, ainda que se desconheçam quaisquer informações sobre a mesma.

No caso de várias aeronaves serem afetadas pelas consequências de um evento, deve-se dar entrada apenas da primeira e mencionar as restantes na Narrativa. Exemplo: Más condições atmosféricas para aterragem, seis aviões borregaram e foram desviados para alternante - dar entrada apenas do primeiro, mencionar os outros em “Other report information”.

Tendo a matrícula da aeronave, é possível substituir alguns campos com os guardados na base de dados de aeronaves do sistema ECCAIRS, a qual é carregada pelos Estados Membros. O preenchimento desta entidade deve portanto começar pelo preenchimento do campo “Aircraft Registration”, clicando em seguida em  junto do campo. Caso a aeronave não esteja na base de dados aparecerá a mensagem There are no matching values in the Reference Database em rodapé. Caso contrário, aparecerá a seguinte janela, onde se pode selecionar a aeronave em questão:

Triggering Attribute: Aircraft registration: OE-ICM

Triggering Attribute	From	To	Manufacturer/model	Serial number	State of registry	Aircraft category	Propulsion type	Year built
<input type="checkbox"/> OE-ICM	09-Jul-2013	11-Apr-2014	AIRBUS > A321 > 200 > 231	3322	Austria	Fixed Wing	Turbofan	2007
<input type="checkbox"/> OE-ICM	23-Nov-2018	31-Dec-9999	AIRBUS > A320 > 200 > 214	6416	Austria	Fixed Wing > Aeroplane > Large Aeroplane	Turbofan	2014

A aeronave a seleccionar deverá ser a aplicável à data da ocorrência e a seleção é feita através da *checkbox* à esquerda e depois clicando em  no canto inferior direito da janela. Todos os campos que são atualizados passam a aparecer a amarelo.

Após clicar em *Update* todos os campos já preenchidos serão substituídos pelos campos existentes na base de dados, incluindo os campos que estejam em branco nesta (exemplo abaixo).

Operation type: Commercial Air Transport > Passenger > Airline →  Operation type:  This value has been updated

- Aircraft Identification:
 - ***Manufacturer/model** – Inserir a informação o mais completa possível, caso o modelo ainda não esteja inserido no sistema, deve ser utilizada a caixa de texto adicional;
 - ***State of registry** – Inserir o Estado conforme matrícula da aeronave, “*unknown*” se desconhecido;
 - ***Aircraft registration** – Inserir a matrícula da aeronave, inserir “UNKNOWN” se desconhecido. Os traços separadores devem ser sempre incluídos se existentes;

Utilizando “UNKNOWN” como matrícula, ao clicar em  são pré-preenchidos alguns campos com “*unknown*”.

- Year built – Ano de fabrico;
- ***Call sign** – Inserir:
 - Código de voo ICAO (designador ICAO de 3 caracteres + número de voo);
 - Matrícula caso não tenha código de voo;
 - “N/A” se não aplicável (eg. RPAS, parapentes, ocorrência sem voo, etc.)
 - “UNK” se desconhecido;
- ***Serial Number** – Número de fabrico da aeronave, em certos Estados designado “C/N” (Construction Number); Inserir o mais completo possível;
 - Inserir “UNKNOWN” se desconhecido ou “N/A” se não aplicável;
- Flight Number - Inserir o código IATA do voo (designador IATA de 2 caracteres + número de voo) caso conhecido;
- Aircraft Approvals – Preencher campos apenas se relevante:
 - Approval icing cond. – Escolher conforme as especificações operacionais;
 - Approval prec appr – Escolher conforme as especificações operacionais;
- Aircraft Status – Preencher campos apenas se relevante:
 - Total cycles a/c – número de ciclos da célula;
 - Maintenance Docs – Estado da documentação de manutenção no momento da ocorrência;
 - Aircraft Total Time – Total de horas da célula;
 - Airworthiness Cert. – Certificado de aeronavegabilidade válido no momento da ocorrência;
- Aircraft Operation – Deverão ser preenchidos os campos o mais completamente possível:
 - ***Operator** – Selecionar o operador do voo (ter em atenção voos ACMI) da lista. Caso não esteja listado, inserir no campo de texto livre;

- ***Operation type** – Selecionar a opção mais completa possível de acordo com a informação disponível;
- Flight Status (STS) – Inserir código STS se conhecido;
- Operator Type – Selecionar a opção mais completa possível de acordo com a informação disponível;
- ICAO Information – Utilizar se voo especial;
- Schedule Type – Selecionar;
- Ops Range – Selecionar;
- Consequences – Preencher campos apenas se relevante:
 - Aircraft Damage – Preencher em coerência com a *Occurrence*;
 - Recovery Status – Preencher de acordo com o estado de recuperação à altura do último reporte recebido;
 - A/C out of Service – Número de horas que a aeronave esteve fora de serviço devido à ocorrência;
 - Loss of Revenue – Perda de receita estimada em euros, provocada pela indisponibilidade da aeronave;
 - Cost of Repair – Custo da reparação da aeronave em euros;
- Fuel – Preencher campos apenas se relevante (nomeadamente em ocorrências com fogo ou devido a problemas de combustível):
 - Type Used – Tipo de combustível nos tanques da aeronave;
 - Recommended Type – Tipo de combustível recomendado para a operação no momento da ocorrência;
 - Fuel Volume on Board – Quantidade de combustível na aeronave no momento da ocorrência em litros;
 - Fuel Mass on Board – Massa de combustível na aeronave no momento da ocorrência em toneladas;
- Aircraft Description – Deverão ser preenchidos os campos o mais completamente possível:
 - ***Aircraft Category** – A opção utilizada deverá ser a mais exata possível, *i.e.* não utilizar apenas “Fixed Wing > Aeroplano > Large Aeroplano”, mas sim antes “Fixed Wing > Aeroplano > Large Aeroplano > Large Aeroplano” por exemplo);
 - Wake turb. Category – Preencher de acordo com [esta informação](#) e relativamente ao MTOW;
 - ***Propulsion Type** – Inserir o tipo de motores utilizados;

Deverá ser tido em atenção que apesar de vários operadores definirem os motores como *turbojet* estes são, regra geral, *turbofan*, sendo raros os motores *turbojet* ainda em utilização.

- GNSS installed – Preencher apenas se relevante;
- Number of Engines – Preencher com o número de motores da aeronave, excluindo a APU;
- EFIS – Preencher apenas se relevante;
- ***Mass Group** – Escolher a opção consoante o MTOW da aeronave;
- Landing Gear Type - A opção utilizada deverá ser a mais exata possível;
- Maximum t/o Mass – MTOW em kg;
- Elevation terrain – Preencher apenas se relevante;

15.1.9 Other details

Apesar desta subentidade permitir múltiplas instâncias, deverá ser introduzida uma instância por cada aeronave.

- Other details:
 - Current traffic type – Escolher OAT se tráfego operacional (militar) e GAT se tráfego não operacional;
 - ***Flight phase** – Colocar a fase de voo da aeronave aquando do evento principal da ocorrência. Caso não seja aplicável (eg. Manutenção), escolher “Not Applicable”;
 - ***Occ. On Ground** – Indicar se a participação da aeronave na ocorrência foi no solo ou não;
 - ***Last Departure Point** – Colocar o aeródromo de partida do voo indicado em “Call Sign”. Caso não seja aplicável (eg. Manutenção), escolher “Not Applicable”;
 - ***Planned Destination** – Colocar o aeródromo de destino planeado para o voo indicado em “Call Sign”. Caso não seja aplicável (eg. Manutenção), escolher “Not Applicable”;
 - Preencher, se conhecido e relevante:
 - Aircraft altitude – Altitude da aeronave em pés;
 - Aircraft flight level – Nível de voo da aeronave;
 - ATS route name – Se a aeronave estava numa rota publicada, o nome da rota;
 - Clearance validity – Validade da *clearance* ATC dada;
 - Cleared altitude – Altitude autorizada;
 - Cleared flight level – Nível de voo autorizado;
 - Current flight rules – Escolher as regras de voo em que a aeronave se encontrava no momento da ocorrência;
 - Filed flight rules – Escolher as regras de voo em que a aeronave tinha previsto se encontrar no momento da ocorrência conforme o plano de voo;
 - Filed traffic type – Escolher OAT se tráfego operacional e GAT se tráfego não operacional conforme plano de voo;
 - Instr. appr. Operations – Escolher o tipo de aproximação em que a aeronave se encontrava no momento da ocorrência;
 - Rel wind direction – Direção do vento relativamente à aeronave;
 - SID route – Rota *standard* de partida utilizada;
 - Speed (first event) – Velocidade, em nós, aquando do primeiro evento. Caso se preencha este campo, dever-se-á preencher o seguinte;
 - Type of airspeed – Tipo de velocidade considerado no campo anterior;
 - SSR mode – Modo de utilização do *transponder*;
 - Turbulence intensity – Intensidade da turbulência;
 - Flight plan type – Tipo de plano de voo;
 - Visibility Restrictions – Restrições à visibilidade;
 - Time deviating FL – Duração do desvio ao nível de voo designado em segundos;
 - Cleared FL after – Nível de voo autorizado após o desvio;
 - Type of Exempt A/C – Isenção aplicada ao voo;
- -----(Bird/wildlife strike) – Preencher o mais completamente possível em caso de *bird/wildlife strike* ou *near strike*:
 - Species description – Preencher com a espécie. Se desconhecida, colocar “Unknown”;
 - Birds/wildlife struck – Colocar a quantidade de animais atingidos. Se desconhecido, colocar “Unknown”;
 - Birds/wildlife seen – Colocar a quantidade de animais vistos. Se desconhecido, colocar “Unknown”;

- Pilot advised of birds – Escolher *Yes* ou *No*, consoante o piloto foi ou não informado de presença de *wildlife* antes da ocorrência. Caso desconhecido colocar *unknown*;
- Bird size – Tamanho das aves. Caso desconhecido colocar *unknown*. Caso não sejam aves, deixar em branco;
- Parts struck – Áreas da aeronave atingidas. Colocar apenas os impactos conhecidos;
- Parts damaged – Áreas danificadas pelo impacto com animais. Colocar *None* apenas se estiver confirmado que a aeronave não sofreu danos decorrentes do impacto;
- -----(Injuries and fatalities) – Nestes campos, pessoas a embarcar/desembarcar uma aeronave consideram-se pessoas a bordo dessa aeronave, paraquedistas consideram-se pessoas a bordo da aeronave de que saltaram e operadores de RPAS consideram-se pessoas no solo:
 - Total Number of Persons - Preencher com o número de pessoas a bordo da aeronave. Inclui tripulação e passageiros. Os passageiros clandestinos não são contabilizados;
 - *Total Number Minor Injuries – Preencher (apenas se maior que 0) com o número de feridos ligeiros a bordo da aeronave;
 - * Total Number Fatalities – Preencher (apenas se maior que 0) com o número de vítimas mortais a bordo da aeronave;
 - * Total Number Serious Injuries – Preencher (apenas se maior que 0) com o número de feridos graves a bordo da aeronave;

15.1.10 Engine

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Quando o motor for irrelevante, selecionar a Marca/Modelo apenas para um motor mesmo em plurimotores. Caso o motor da aeronave seja relevante para a ocorrência, deverá ser preenchida uma instância por cada motor.

15.1.11 Flight Crew Member

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida uma instância por cada membro da tripulação técnica da aeronave com relevância para a ocorrência.

15.1.12 Flight Crew Licences

Esta subsubentidade permite múltiplas instâncias, deverá ser introduzida uma instância por cada membro da tripulação técnica quando relevante e as de nível superior.

Por exemplo, numa ocorrência com um ultraleve, o piloto tem também uma Licença de Piloto Comercial de Linha Aérea (ATPL) preencher ambas; Um titular de Licença de Piloto Comercial (CPL) tem também uma Licença de ultraleve numa ocorrência numa aeronave não ultraleve, preencher apenas com o CPL. Um piloto com CPL(A) e CPL(H) tem uma ocorrência num helicóptero, preencher apenas com os dados do CPL(H).

15.1.13 Incapacitation

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida uma instância por cada pessoa que sofreu incapacitação durante a ocorrência. Caso não haja pessoas incapacitadas, deverá ser eliminada a subentidade.

- Incapacitation:
 - Person incapacitated – Indicar a função técnica da pessoa incapacitada;
 - Reason for incapacity – Motivo pelo qual a pessoa ficou incapacitada.

15.1.14 Part Information

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida uma instância por cada componente (excluindo motores e Hélices) da aeronave com relevância para a ocorrência.

15.1.15 Propeller

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida uma instância por cada hélice da aeronave com relevância para a ocorrência.

15.1.16 Dangerous Goods

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida uma instância por cada item de *Dangerous Goods* com relevância para a ocorrência de acordo com a informação disponibilizada.

Os dados para preenchimento desta entidade podem ser obtidos da *Safety Data Sheet* de cada material.

- *Dangerous good – Indicar o *dangerous good* envolvido. Estes estão ordenados conforme a tabela de matérias perigosas da ICAO;
- Subsidiary risk – Deverão ser escolhidos os riscos subsidiários conforme tabela ICAO;
- Air Waybill/Consignment – Deverá ser colocado o número da carta de porte da matéria perigosa;
- *Origin of goods – Colocar o código ICAO do aeródromo de partida da matéria perigosa;
- Shipper name – Nome comercial do expedidor;
- Total number of packages – Número total de embalagens;
- Number of inner packages – Quantas embalagens interiores são colocadas em cada embalagem referida no campo anterior;
- Type of inner packaging – Tipo de embalagem interior;
- Quantity per inner pack – Quantidade de matéria por embalagem interior nas unidades definidas para essa matéria nas tabelas ICAO;
- Type of outer packaging – Tipo de embalagem exterior;
- Packing group/ Class 7 – Perigosidade da matéria, nas matérias em que essa divisão está prevista;
- Label – Devem ser colocadas imagens da embalagem e das suas etiquetas, quando relevante.

15.1.17 Aerodrome

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância por cada aeródromo relacionado com a ocorrência. Apesar de geralmente ser introduzido apenas um aeródromo, poderá fazer sentido introduzir mais que um (*exemplo*: diversão para alternante de partida, por mau tempo no aeródromo de partida, preencher apenas o primeiro; diversão por problemas técnicos, com aterragem de precaução no segundo, preencher ambos).

- Aerodrome Identification – Preencher o mais detalhadamente possível:
 - *Location Indicator – Pesquisar por código ICAO do aeródromo, caso não esteja listado, inserir apenas o país e colocar o descritivo do aeródromo na caixa de texto livre com a estrutura “XXXX (YYY): Nome do aeródromo, Localização” onde XXXX é o código ICAO de 4 caracteres do aeródromo (se existente), YYY é o código IATA de 3 caracteres do aeródromo (se existente);
 - Aerodrome latitude – Latitude do aeródromo em graus, minutos e segundos (° ‘ “) conforme AIP;
 - Aerodrome type – Escolher o tipo de aeródromo;

- Aerodrome longitude – Latitude do aeródromo em graus, minutos e segundos (° ‘ ‘’) conforme AIP;
- Aerodrome status – Escolher o tipo de operação do aeródromo;
- Elevation above MSL – Altitude do aeródromo em pés conforme AIP;
- ***Location on Aerodrome** – Inserir a localização principal da ocorrência em relação ao aeródromo. Para referência, “*near the aerodrome*” significa fora do aeródromo até 10 km do ponto de referência do aeródromo;
- Helicopter Landing Area Description – Preencher se for utilizado um *helipad*;
- Aerodrome Contamination – Preencher se a contaminação das superfícies for um fator ou uma consequência na ocorrência;
- Aerodrome Rescue Fire Service – Preencher se o tipo de serviços de socorro de aeródromo prestados for um fator na ocorrência.

15.1.17.1 Runway

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida sempre que houver informação da pista utilizada ou, mesmo sem essa informação, se a pista for fator na ocorrência. Apenas a pista relevante deve ser preenchida.

- Runway:
 - ***Surface type** – Preencher com o tipo de pavimento;
 - ***Runway Number** – Escolher o número da pista em uso (deixar em branco caso desconhecido);
 - ***Runway identifier** – Preencher com o número da pista em uso (deixar em branco caso desconhecido);

15.1.17.2 Vehicle

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchida sempre que houver um veículo envolvido na ocorrência:

- Vehicle:
 - Vehicle controlled – Indicar se o veículo está controlado ou não;
 - Type of vehicle – Indicação do tipo de veículo envolvido.

15.1.18 Personnel on Ground

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância desta entidade por cada elemento de pessoal aeronáutico no solo com envolvimento na ocorrência (excluindo pessoal ATM).

- Personnel on Ground:
 - Category – Qual o ramo de pessoal aeronáutico em que a pessoa se insere;
 - Experience – Experiência da pessoa na função em dias;

15.1.19 Runway Incursion

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância desta entidade por cada evento de incursão em pista durante a ocorrência.

- Runway Incursion:
 - ***Severity Classification** – Deverá ser escolhida a gravidade da incursão conforme o Doc. 9870 da ICAO (consultar Taxonomia), cuja classificação de gravidade é a seguinte:

Severity classification	Description*
A	A serious incident in which a collision is narrowly avoided.
B	An incident in which separation decreases and there is significant potential for collision, which may result in a time-critical corrective/evasive response to avoid a collision.
C	An incident characterized by ample time and/or distance to avoid a collision.
D	An incident that meets the definition of runway incursion such as the incorrect presence of a single vehicle, person or aircraft on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft but with no immediate safety consequences.
E	Insufficient information or inconclusive or conflicting evidence precludes a severity assessment.

- *Entity involved – Escolher o tipo de entidade e identificá-la no campo de texto livre se necessário;
- Encounter Geometry – Tipo de incursão relativamente à aeronave em utilização aprovada da pista;
- Movement Profile – Perfil vertical do movimento da entidade que fez *runway incursion*;
- Vert Closest Prox – Distância mínima vertical em pés;
- Evas/Corrective Act – Tendo havido uma ação evasiva/corretiva, qual foi;
- Hor Closest Prox – Distância mínima horizontal em metros;

15.1.20 Air Space

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Está preconizada a introdução de uma instância desta entidade por cada bloco de espaço aéreo envolvido na ocorrência. Só devem ser introduzidos dados se relevantes.

Exemplos de casos em que deve ser preenchida são os decorrentes de perda de separação, erros de navegação, infração de espaço aéreo, não cumprimento de instruções do ATC, instruções inapropriadas do ATC, etc.

- Air Space:
 - *Airspace Type – Tipo de bloco de espaço aéreo;
 - *FIR/UIR – Nome da região de informação de voo em que se encontra o bloco de espaço aéreo;
 - *Airspace Name – Nome do bloco de espaço aéreo;
 - *Airspace Class – Classe de espaço aéreo do bloco de espaço aéreo;
 - Special Activities – Atividades a decorrer no bloco de espaço aéreo com impacto para a ocorrência.

15.1.21 Air Navigation Service

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser preenchido sempre que se considere necessário caracterizar os serviços de navegação aérea envolvidos na ocorrência.

- ATS Unit Identification:
 - *ATS Unit Name – Nome da unidade ATS envolvida (eg. “Lisboa Ground”);

15.1.22 Separation

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância desta entidade por cada evento de perda de separação durante a ocorrência e deverá ser completada o mais possível.

- Separation:
 - Horizontal rel mvmt – Tipo de movimento entre as aeronaves envolvidas no evento;
 - Military A/C involved – Indicar se houve alguma aeronave militar envolvida no evento;
 - Rate of closure – Velocidade combinada entre as aeronaves, em nós;
 - Distance in time – Distância mínima entre as aeronaves em segundos;
- Movement:
 - Vertical profile of separation – Indicar o perfil vertical de voo antes de qualquer ação evasiva;
 - Height/altitude – Indicar a altitude da aeronave em pés aquando do evento;
 - Bank angle – Indicar o pranchamento da aeronave;
 - Bank direction – Indicar o lado para o qual a aeronave estava pranchada;
- Information:
 - Other aircraft seen – Indicar se a tripulação viu a outra aeronave;
 - Visibility restrictions – Indicar as restrições à visibilidade com impacto no avistamento da outra aeronave;
 - Aircraft lighting – Indicar quais os sistemas de luzes ligados durante o evento;
- ATM aspects:
 - Visual approach – Indicar se a aeronave estava a realizar uma aproximação visual;
 - VMC climb/descent – Caso a aeronave estivesse a subir ou descer, indicar se estava em condições meteorológicas visuais;
- Actions:
 - Initiator avoiding act – No caso de ação evasiva, indicar quem provocou a ação;
 - A/C avoiding action – Indicar o tipo de ação evasiva tomada pela aeronave;
 - Risk reduction a/c – No caso de ação evasiva, indicar a eficácia desta na redução do risco de colisão;
 - Safe landing – Indicar se a aeronave aterrou em segurança após o evento;
- Separation
 - Vertical sep recorded – Separação vertical mínima medida, em pés;
 - Min horiz sep rec – Separação horizontal mínima medida, em milhas náuticas;
 - Est vert separation – Separação vertical mínima estimada, em pés;
 - Est minimum horiz sep – Separação horizontal mínima estimada, em milhas náuticas;
 - Req vert separation – Separação vertical mínima conforme espaço aéreo, em pés;
 - Req minimum horiz separation – Separação horizontal mínima conforme espaço aéreo, em milhas náuticas;

15.1.22.1 Separation Aircraft

Esta subentidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância desta subentidade por cada aeronave envolvida no evento de perda de separação e deverá ser completada o mais possível.

- RA Classification – No caso de RA, classificar o aviso quanto à sua eficácia;
- RA geometry – No caso de RA, indicar o movimento relativo entre as aeronaves;
- Pilot response to RA – No caso de RA, indicar a ação tomada pelo piloto;
- Pilot response detail – No caso de resposta do piloto a RA, indicar a ação tomada pelo piloto;
- ACAS/TCAS funct – Havendo sistema ACAS/TCAS, indicar o estado operacional do sistema;
- ACAS/TCAS installed – Indicar se a aeronave dispunha de equipamento ACAS/TCAS;

- ATM action – Indicar a ação tomada pelo ATM relativamente ao evento;
- Risk reduction ATM – No caso de ação pelo ATM, indicar a eficácia desta na redução do risco de colisão;
- A/C avoiding action – Indicar o tipo de ação evasiva tomada pela aeronave;
- Aircraft lighting – Indicar quais os sistemas de luzes ligados durante o evento;
- Bank angle – Indicar o pranchamento da aeronave;
- Bank direction – Indicar o lado para o qual a aeronave estava pranchada;
- Height/altitude – Indicar a altitude da aeronave em pés aquando do evento;
- Initiator avoiding act – No caso de ação evasiva, indicar quem provocou a ação;
- Other aircraft seen – Indicar se a tripulação viu a outra aeronave;
- Safe landing – Indicar se a aeronave aterrou em segurança após o evento;
- Risk reduction a/c – No caso de ação evasiva, indicar a eficácia desta na redução do risco de colisão;
- VMC climb/descent – Caso a aeronave estivesse a subir ou descer, indicar se estava em condições meteorológicas visuais;
- Visibility restrictions – Indicar as restrições à visibilidade com impacto no avistamento da outra aeronave;
- Visual approach – Indicar se a aeronave estava a realizar uma aproximação visual.

15.1.23 Ground Handling

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância desta entidade por cada elemento (pessoa e/ou equipamento) de assistência em escala envolvido na ocorrência.

- Ground Handling:
 - Type of Ground Staff – Qual o ramo de assistência em escala em que a pessoa se insere;
 - Type of Equipment Involved – Qual o equipamento envolvido;
 - GH Type of Service – Qual o ramo de assistência em escala;
 - GH Organization – Qual a organização a que pertencem a pessoa e/ou o equipamento?
 - Location on Ground – Qual a localização no aeródromo em que a pessoa e/ou o equipamento tiveram impacto na ocorrência;

15.1.24 Precipitation and Other Weather Phenomena

Esta entidade permite múltiplas instâncias. Deverá ser introduzida uma instância desta entidade por cada fenómeno atmosférico que tenha tido impacto na ocorrência.

- Precipitation and Other Weather Phenomena:
 - Phenomenon Type – Tipo de fenómeno atmosférico;
 - Phenomenon Intensity – Intensidade do fenómeno atmosférico;

15.1.25 Other Details

Esta entidade deverá fazer parte de todas as ocorrências, devendo ser preenchida com os dados disponíveis e que constem da comunicação.

- Occurrence
 - Dew Point – Preencher com o ponto de orvalho, em graus Celsius, no momento da ocorrência;
 - ***Weather Relevant** – Indicar se fatores meteorológicos tiveram alguma influência na ocorrência;

- Dang Goods Involved – Indicar se *Dangerous Goods* tiveram alguma influência na ocorrência;
- Weather Conditions – Indicar as condições meteorológicas no momento da ocorrência;
- Light Conditions – Indicar as condições de luminosidade no momento da ocorrência, sendo possível, em geral, preencher sabendo o *Local Time*. Quando uma ocorrência acontecer à noite, não se sabendo o nível de luminosidade do céu, deverá ser preenchido por defeito com “*night/dark*”
- Maximum Gust – Preencher com a velocidade de rajada de vento máxima em nós no momento da ocorrência;
- Cloud Amount – Indicar a quantidade de nuvens no momento da ocorrência;
- Speed Measured at – Indicar a proveniência da informação de velocidade do vento (se no solo se em altitude) caso esta seja indicada;
- Height of Cloud Base – Preencher com a altura da base das nuvens em pés no momento da ocorrência;
- Visibility – Preencher com visibilidade em metros no momento da ocorrência;
- Wind Direction – Preencher com a direção predominante do vento em graus verdadeiros no momento da ocorrência (ver regras de preenchimento na [Taxonomia](#));
- Wind Gusts – Indicar se existiam rajadas de vento no momento da ocorrência;
- Wind Speed – Preencher com a velocidade do vento, em nós, no momento da ocorrência;
- Air Temperature – Preencher com a temperatura do ar, em graus Celsius, no momento da ocorrência;
- ----- (Classificação da ocorrência)
 - ***ATM Contribution** – Indicar a contribuição da entidade ATM para a ocorrência; este campo NÃO reflete se o ATM foi envolvido na ocorrência, mas sim se o ATM contribuiu para que se desse a ocorrência e em que grau. Caso seja indicado um envolvimento direto, ter-se-á, necessariamente, um evento ATM nos [Events and Factors](#);
 - ***Occurrence Category** – Indicar as categorias aplicáveis à ocorrência conforme o [documento da equipa de taxonomia comum ICAO](#);
 - ***Effect on ATM Service** – Indicar o efeito da ocorrência no serviço ATM. Este campo apenas deverá ser preenchido para ocorrências técnicas ATM, em todas as outras deverá ser usado “*Not Applicable*”. O preenchimento deste campo deverá ser cuidado e conforme a [Taxonomia](#);
 - ***Occurrence class** – A opção a selecionar deverá ser a seguinte de acordo com a quantidade de informação disponível:
 - Accident – Acidente de acordo com a definição dada pelo Reg. (UE) 996/2010;
 - Serious Incident – Um incidente grave conforme definido pelo Reg. (UE) 996/2010 (Atender à lista de exemplos que consta do Anexo ao Reg. (UE) 996/2010);
 - Incident – Qualquer ocorrência associada à operação de uma aeronave que afetou ou poderia ter afetado a segurança da operação. A grande maioria das ocorrências enquadra-se nesta classe;
 - Major Incident – Não utilizar;
 - Significant Incident – Não utilizar;
 - Occurrence Without Safety Effect – Não utilizar;
 - Observation – Situação de perigo ou com potencial para causar uma ocorrência de segurança, se não retificada;
 - Occurrence with No Flight Intended – Uma ocorrência sem haver a intenção de voo;

- Not Determined – Não existem dados suficientes para classificar a ocorrência à data da atribuição da classificação;

A Localização Geográfica (Lat/Long) deve corresponder ao campo da Localização;

- Latitude of Occ – Latitude da ocorrência em graus, minutos e segundos (° ‘ ”);
- Latitude of Occ – Latitude da ocorrência em graus, minutos e segundos (° ‘ ”);
- -----(Injuries and fatalities) – Nestes campos, pessoas a embarcar/desembarcar uma aeronave consideram-se pessoas a bordo dessa aeronave, paraquedistas consideram-se pessoas a bordo da aeronave de que saltaram e operadores de RPAS consideram-se pessoas no solo:
 - ***Total Fatalities Ground** – Número de pessoas no solo falecidas (preencher apenas se existentes);
 - ***Total Serious Injuries - Ground** – Número de pessoas no solo feridas com gravidade (preencher apenas se existentes);
 - ***Total Minor Injuries - Ground** – Número de pessoas no solo feridas sem gravidade (preencher apenas se existentes);
 - Total On Board A/C – Número total de pessoas a bordo das aeronaves envolvidas na ocorrência;
- ----- RAT ATM (Análise de risco ATM) – Este risco é calculado no sistema eTOKAI; deve ser comunicado pelos *prestadores de serviço* ATM.