



Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

WORKSHOP

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS)

Comunicação de ocorrências

Albino Palma
Luís Neto

AGENDA

1. Objetivo;
2. Definição de ocorrência;
3. Enquadramento legal;
3. Novas Circulares de Informação Aeronáutica (CIA) relativas à comunicação de ocorrências obrigatórias e voluntárias;
4. Formas de comunicação de ocorrências em cumprimento do Regulamento (UE) n.º 376/2014;
5. Dados estatísticos.

OBJETIVO

Destacar as responsabilidades e as obrigações decorrentes para a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), bem como para todas as organizações ligadas à indústria da aviação civil, por força da entrada em vigor do Regulamento (UE) n.º 376/2014.



DEFINIÇÃO DE OCORRÊNCIA

«Evento relacionado com a segurança que ponha em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas; as ocorrências incluem, em particular, os acidentes e os incidentes graves.»

(artigo 2.º, n.º 7 do Regulamento (EU) n.º 376/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014)

- Constituição da República Portuguesa: artigo 8.º, n.º 3

«3. As normas emanadas dos órgãos competentes das organizações internacionais de que Portugal seja parte vigoram directamente na ordem interna, desde que tal se encontre estabelecido nos respectivos tratados constitutivos.»

- Regulamento (UE) n.º 376/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão.

- OBJETIVOS:
 - ✓ Reforçar a segurança da aviação, assegurando a comunicação, a recolha, o armazenamento, a proteção, o intercâmbio, a divulgação e a análise das informações pertinentes relativas à segurança da aviação civil.
 - ✓ A comunicação de ocorrências destina-se exclusivamente a prevenir acidentes e incidentes, e não a imputar culpas ou responsabilidades.

- Artigo 7.º: Qualidade e conteúdo dos relatórios de ocorrências

As bases de dados utilizadas pelas organizações devem utilizar formatos compatíveis com o software ECCAIRS e a classificação ADREP.

- Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018, do Conselho, de 29 de junho de 2015, 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.

- Decreto-Lei n.º 218/2005, de 14 de dezembro, transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, relativa à comunicação de ocorrências no âmbito da aviação civil.
 - ✓ Por força da entrada em vigor e aplicação do Regulamento (UE) n.º 376/2014, este decreto-lei encontra-se revogado na parte respeitante às ocorrências e a outras informações de segurança que envolvam aeronaves civis com marcas de nacionalidade e de matrícula de um dos Estados-Membros.
 - ✓ Mantem-se em vigor relativamente às ocorrências com aeronaves com marcas de nacionalidade e de matrícula de países terceiros quando as ocorrências se verificarem no espaço aéreo ou território nacionais.

COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA DE OCORRÊNCIAS



CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA • PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA Aeroporto da Portela / 1749-034 Lisboa Telefone: 21 842 35 02 / Fax: 21 841 06 12 E-mail: ops@anac.pt AFTN - LPPTYAYI	CIA N.º: XX/XX DATA: XX de XXXX
--	------------------------------------

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

1. **INTRODUÇÃO**

Considerando que importa garantir um elevado nível geral de segurança operacional (*Safety*) no setor da aviação civil, deverão ser feitos todos os esforços no sentido de se reduzir o número de acidentes e incidentes associados à indústria da aviação.

Os acidentes são frequentemente precedidos por incidentes e por deficiências de *Safety*, revelando assim a existência de perigos. Assim sendo, os reportes *Safety* são, pois, um recurso importante para a deteção de perigos, reais ou potenciais.

Embora seja indispensável e obrigatório poder tirar lições de um acidente, sabe-se que os sistemas puramente reativos são fundamentais para a prevenção, mas não contribuem só por si, significativamente para o aumento na qualidade de *Safety*. Os sistemas reativos deverão, pois, ser complementados por sistemas pró-ativos e preditivos, que utilizam outros tipos de informações de *Safety*, para a realização de verdadeiras melhorias na segurança operacional da aviação. A União Europeia, os Estados-Membros, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação e as organizações deverão contribuir para melhorar a segurança introduzindo sistemas de *Safety*, mais concretos e centrados na prevenção, e assegurando que todas as informações relevantes sejam comunicadas set...

OBJETIVO

Estabelecer o Sistema de Comunicação Obrigatório de Ocorrências da ANAC visando o reforço da segurança da aviação, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, assegurando-se assim que as ocorrências listadas no Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018, e que representam um risco significativo para a segurança da aviação sejam **obrigatoriamente** comunicadas pelas pessoas singulares indicadas no n.º 6 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, através do sistema criado pela organização que o emprega.

Revoga a CIA 22/2011

COMUNICAÇÃO VOLUNTÁRIA DE OCORRÊNCIAS



CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA • PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA Aeroporto da Portela / 1749-034 Lisboa Telefone: 21 842 35 02 / Fax: 21 841 06 12 E-mail: ops@anac.pt AFTN - LPPTYAYI	CIA N.º: XX/XX DATA: XX de XXXX
--	------------------------------------

ASSUNTO: **SISTEMA DE COMUNICAÇÃO VOLUNTÁRIA DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS**

1. **INTRODUÇÃO**

Comunicar ocorrências contribui para evitar Acidentes. Mesmo sabendo que, "Acidentes Zero" é um objetivo, dificilmente atingível, devemos, no entanto, empenharmo-nos para que o número de Acidentes seja o mais baixo possível. É necessário desenvolver uma Cultura de Segurança quer nas Organizações quer nas pessoas ligadas ao sector da aviação civil, da qual faz parte uma Cultura de Notificação de Ocorrências, lutando contra as várias barreiras que se apresentam à sua existência, tais como:

- Aversão a revelar os próprios erros;
- Os benefícios da notificação nem sempre serem evidentes;
- Receio da punição.

O REGULAMENTO (UE) Nº 376/2014 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, de 3 de abril de 2014, estipula no seu art.º 5, que deve ser adotada pelas Organizações estabelecidas num Estado-Membro e pelas Autoridades dos Estados-Membros [art.º 5.º] a comunicação voluntária de ocorrências por parte das organizações e de informações relacionadas com as ocorrências e de informações relacionadas com as ocorrências:

- a) Cujas comunicações não sejam obrigatórias;
- b) Comunicados por pessoas não envolvidas na ocorrência;

OBJETIVO

Divulgar o Sistema de Comunicação Voluntária de Ocorrências da ANAC, visando o reforço da Cultura de Notificação de Ocorrências em prol da segurança da aviação, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

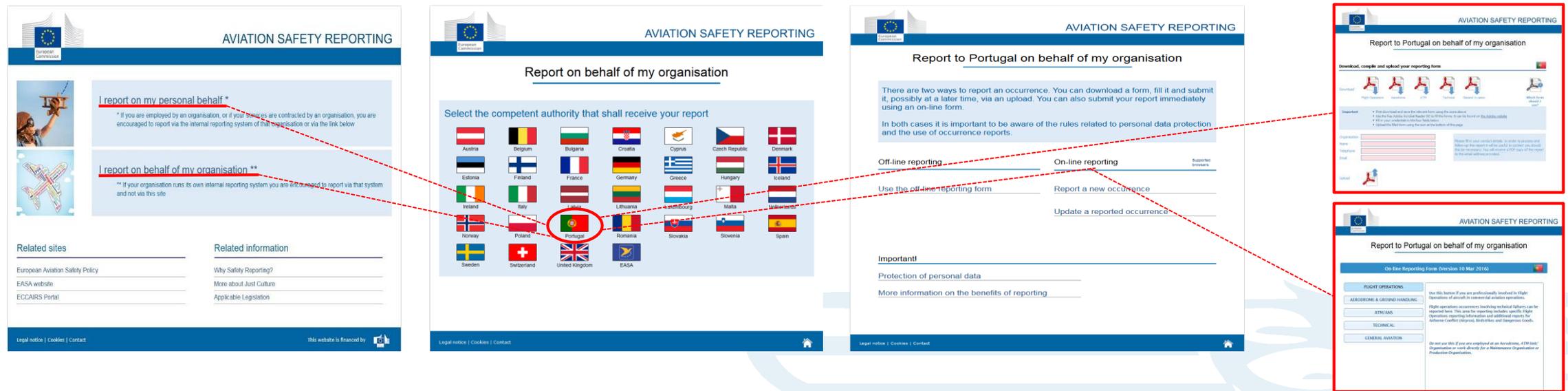
Aplica-se a elementos de ocorrências que não possam ser recolhidos através do sistema de comunicação obrigatória, que o autor da comunicação considere representarem um perigo real ou potencial para a segurança da aviação.

Revoga a CIA 2/2012

COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

Formas atualmente disponíveis de comunicação de ocorrências em cumprimento do Regulamento (UE) n.º 376/2014:

- Através do Portal Europeu *Aviation Safety Reporting* no endereço eletrónico www.aviationreporting.eu/



The image displays four sequential screenshots of the Aviation Safety Reporting portal:

- Screenshot 1:** The main landing page titled "AVIATION SAFETY REPORTING". It offers two reporting paths: "Report on my personal behalf" and "Report on behalf of my organisation".
- Screenshot 2:** The "Report on behalf of my organisation" selection screen. It shows a grid of flags for various countries, with the flag of Portugal circled in red.
- Screenshot 3:** The "Report to Portugal on behalf of my organisation" page. It explains reporting methods: "Off-line reporting" (download form) and "On-line reporting" (upload form). The "On-line reporting" option is selected.
- Screenshot 4:** The "On-line Reporting Form (Version 10 Mar 2014)". It features a navigation menu with categories: "FLIGHT OPERATIONS", "AIRBORNE & GROUND HANDLING", "ATTEMPTS", "TECHNICAL", and "GENERAL AVIATION".

- Através dos SMS das Organizações, que já adaptaram o seu Sistema de Gestão de Ocorrências ao envio das mesmas para a ANAC num formato (.e5x), compatível com o ECCAIRS, conforme preceituado no indicado Regulamento.

COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

Com a entrada em vigor das novas Circulares de Informação Aeronáutica de Comunicação Obrigatória ou Voluntária de Ocorrências, prevista para o início de do 2º semestre de 2017, serão também disponibilizados no site da ANAC formulários, em tudo semelhantes aos disponíveis no Portal Europeu, também em WebDAS*, na opção bilingue, Português e Inglês.



Comunicação de ocorrências

Comunicação Voluntária de Ocorrências
Voluntary Reporting

Legislação Aplicável:

- Regulamento (UE) n.º 376/2014;
- Decreto-Lei n.º 218/2005;
- CIA XX/2017.

Legislation:

- Regulation (UE) n.º 376/2010;
- Dec.-Law n.º 218/2005;
- CIA XX/2017.

Formulário
Reporting Form

Comunicação Obrigatória de Ocorrências
Mandatory Reporting

Legislação Aplicável:

- Regulamento (UE) n.º 376/2014;
- Regulamento (UE) n.º 2015/1018;
- Regulamento (UE) n.º 996/2010;
- Dec.-Lei n.º 218/2005;
- CIA XX/2017.

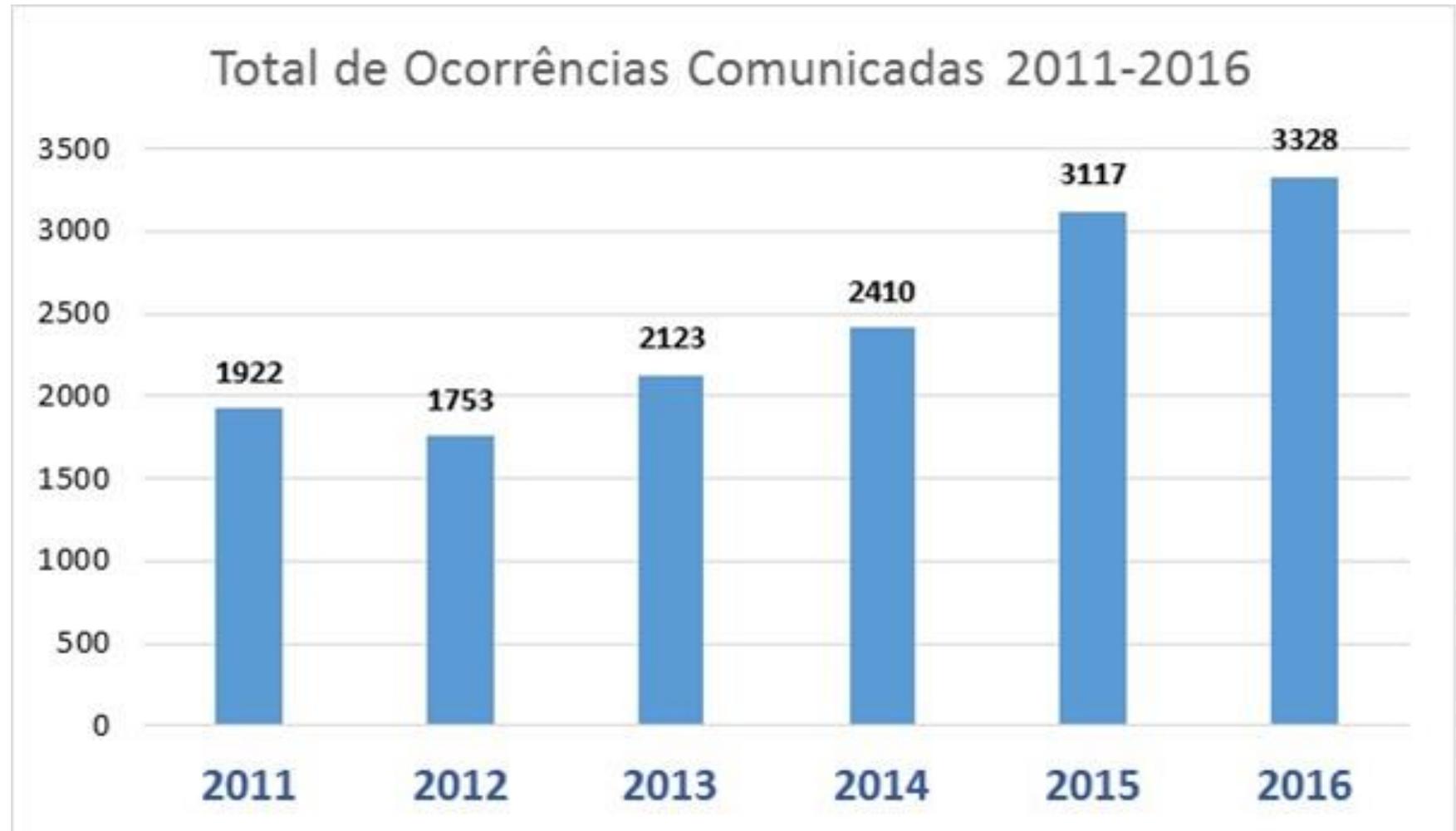
Legislation:

- Regulation (UE) n.º 376/2014;
- Regulation (UE) n.º 2015/1018;
- Regulation (UE) n.º 996/2010;
- Dec.-Law n.º 218/2005;
- CIA XX/2017.

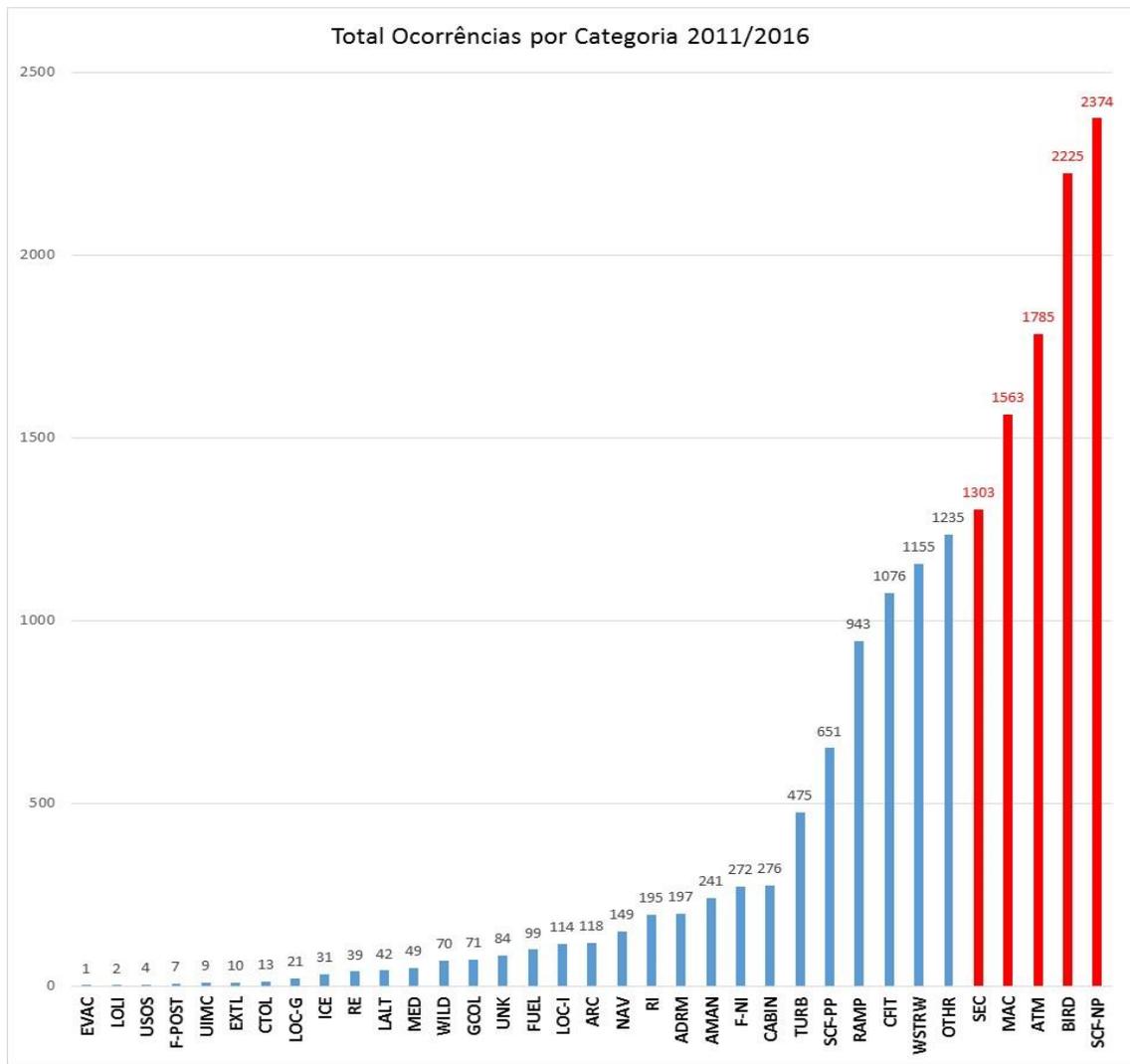
Formulário
Reporting Form

Contacte-nos Ligações úteis Mapa do Site Termos e Condições

DADOS ESTATÍSTICOS (2011/2016)



DADOS ESTATÍSTICOS (2011/2016)



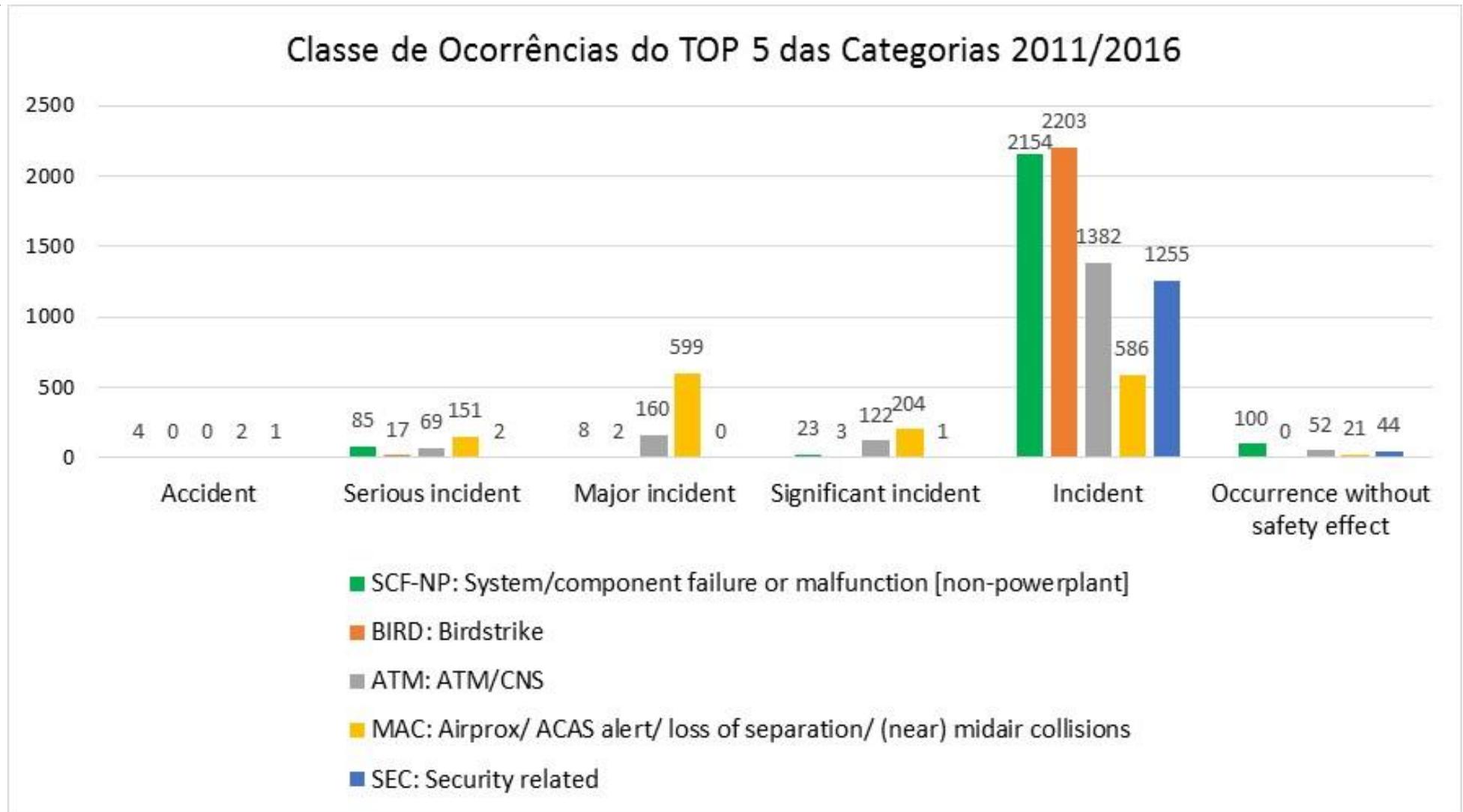
EVAC: Evacuation
LOLI: Loss of lifting conditions en-route
USOS: Undershoot/overshoot
F-POST: Fire/smoke (post-impact)
UIMC: Unintended flight in IMC
EXTL: External load related occurrences
CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing
LOC-G: Loss of control - ground
ICE: Icing

NAV: Navigation error
RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person
ADRM: Aerodrome
AMAN: Abrupt manoeuvre
F-NI: Fire/smoke (non-impact)
CABIN: Cabin safety events
TURB: Turbulence encounter
SCF-PP: powerplant failure or malfunction
RAMP: Ground Handling

RE: Runway excursion
LALT: Low altitude operations
MED: Medical
WILD: Collision Wildlife
GCOL: Ground Collision
UNK: Unknown or undetermined
FUEL: Fuel related
LOC-I: Loss of control - inflight
ARC: Abnormal runway contact

CFIT: Controlled flight into or toward terrain
WSTRW: Windshear or thunderstorm.
OTHR: Other
SEC: Security related
MAC: Airprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) midair collisions
ATM: ATM/CNS
BIRD: Birdstrike
SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]

DADOS ESTATÍSTICOS (2011/2016)



OBRIGADO.

