



Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority



RASO 2025

RELATÓRIO ANUAL
DE SEGURANÇA OPERACIONAL



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

FICHA TÉCNICA

TÍTULO

Relatório Anual de Segurança Operacional 2025

EDIÇÃO

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz Aeroporto Humberto Delgado – 1749-034 Lisboa

Telef.: +351 212 842 226 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: geral@anac.pt www.anac.pt

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Direção de Segurança da Aviação

DESIGN E PAGINAÇÃO

Gabinete de Comunicação e Imagem

DATA: maio de 2026

Índice

Ficha Técnica	2
Índice	3
Glossário	4
Sumário Executivo	5
1. Introdução	6
2. Acidentes e Incidentes Graves.....	8
2.1 – Panorama Geral	8
2.2 – Acidentes em Portugal.....	9
2.3 – Acidentes com Fatalidades em Portugal.....	11
2.4 – Fatalidades em Portugal	12
2.5 – Incidentes Graves em Portugal.....	13
3. Acidentes e Fatalidades de Aeronaves Portuguesas no Estrangeiro.....	14
4. Ocorrências Comunicadas em Portugal.....	14
4.1 – Ocorrências em Geral	14
4.2 – Ocorrências por Nacionalidade de Operador e Localização	17
4.3 – Ocorrências por Tipo de Operação	18
4.4 – Avaliação de Risco nas Ocorrências	19
5. Categorias de Ocorrências Observadas em 2025.....	21
5.1 – Transporte Aéreo Comercial (CAT)	21
5.2 – Operações Especializadas (SPO)	23
5.3 – Operações Não Comerciais (NC).....	24
5.4 – Operações de Combate a Incêndios (NRO-FF).....	25
6. Ocorrências por Fase de Voo.....	27
7. Ocorrências de Interesse para Aeródromos.....	29
8. Ocorrências de Interesse para a Navegação Aérea.....	30
8.1 – Acidentes de Interesse para o ATM	30
8.2 – Ocorrências de Quase Colisão	30
8.3 – Potencial para Colisão ou Quase Colisão	30
8.4 – Ocorrências Técnicas de ATM.....	31
9. Recomendações de Segurança	32
10. Conclusões.....	33
Anexo A - Categorias de ocorrências aeronáuticas	34

GLOSSÁRIO

ANAC	Autoridade Nacional da Aviação Civil
ATM	Gestão de Tráfego Aéreo (<i>Air Traffic Management</i>)
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo (<i>Air Traffic Service</i>)
BAL	Operações com Balões de Ar Quente
CAST	Equipa de Segurança Operacional da Aviação Comercial (<i>Commercial Aviation Safety Team</i>)
CAT	Transporte Aéreo Comercial (<i>Commercial Air Transport</i>)
CICTT	Equipa de Taxonomia Comum CAST/ICAO (<i>CAST/ICAO Common Taxonomy Team</i>)
EASA	Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (<i>European Union Aviation Safety Agency</i>)
ECCAIRS	Centro Europeu de Coordenação para Sistemas de Notificação de Acidentes e Incidentes (<i>European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems</i>)
ERCS	Sistema comum europeu de classificação de risco (<i>European Risk Classification Scheme</i>)
EU/UE	União Europeia (<i>European Union</i>)
GPIAAF	Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
FF	Combate a Incêndios (<i>Fire Fighting</i>)
ICAO	Organização da Aviação Civil Internacional (<i>International Civil Aviation Organisation</i>)
NC	Operações Não Comerciais com Aeronaves Motorizadas (<i>Non-Commercial Operations with motor-powered aircraft</i>)
NRO	Operações Reguladas Nacionalmente (<i>Nationally Regulated Operations</i>)
OR	Notificação de Ocorrência Recebida (<i>Original Report</i>)
OC	Ocorrência Registada
RASO	Relatório Anual de Segurança Operacional
RPAS	Aeronaves Pilotadas Remotamente (<i>Remote Piloted Aircraft Systems</i>)
SPL	Operações com Planadores (<i>Sailplanes</i>)
SPO	Operações Especializadas (<i>Specialised Operations</i>)
UL/ULM	Ultraleves (<i>Ultra-Light Motorized</i>)

As siglas referentes às categorias de ocorrências aeronáuticas, podem ser encontradas no Anexo A.

SUMÁRIO EXECUTIVO

O [Regulamento \(UE\) N.º 376/2014](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, estabelece no Artigo 13.º, n.º 11, que os Estados-Membros devem publicar um Relatório de Segurança, no mínimo uma vez por ano, incorporando este relatório uma das ações constantes no [Plano Nacional de Segurança Operacional da Aviação](#). O Relatório Anual de Segurança Operacional (RASO) vem dar cumprimento a esta obrigação. Este Relatório baseia-se na análise das ocorrências com aeronaves regulamentadas conforme o [Regulamento \(UE\) 2018/1139](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018 e com aeronaves regulamentadas nacionalmente, excluindo aeronaves de voo livre, recolhidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)¹ através do sistema de comunicação de ocorrências e guardadas numa base de dados do “*European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*” (ECCAIRS). Tratando-se de um relatório anual, a análise é feita fundamentalmente sobre os dados referentes a 2025, quer isoladamente, quer em comparação com os quatro anos anteriores, sempre que seja relevante estabelecer comparações ou delinear tendências.

O RASO começa por apresentar os indicadores referentes às ocorrências em território nacional e com operadores nacionais fora do território português, baseado no repositório nacional de ocorrências.

Não ocorreram quaisquer acidentes fatais em 2025, tendo havido, porém, um acréscimo do número de acidentes não fatais e dos incidentes graves.

No transporte aéreo comercial não houve qualquer acidente ou incidente grave em 2025.

Nas operações especializadas, ocorreram 3 acidentes em 2025, tendo excedido o agregado do resto do período.

Quanto à aviação não comercial, houve 2 acidentes e 3 incidentes graves em 2025.

A operação de RPAS apresentou 2 acidentes e 2 incidentes graves, tendo sido os primeiros registados neste tipo de operação.

A operação com planadores registou 1 incidente grave em 2025.

A operação regulada nacionalmente, em 2025, teve 1 acidente com ULM.

O número de ocorrências comunicado à ANAC atingiu um novo máximo de 11551 em 2025, ultrapassando o máximo anterior, de 2024, com 9907 ocorrências. Este facto vem consubstanciar o contínuo fortalecimento da cultura de reporte a nível nacional e a importância do desenvolvimento de ações de promoção de segurança operacional como os workshops organizados pela ANAC.

As categorias das ocorrências comunicadas à ANAC alinharam-se com os vários setores da aviação em eixos diferentes. No transporte aéreo comercial CAT as categorias “RAMP”, “OTHR”, “SCF-NP”, “NAV” e “BIRD” foram maioritárias. As categorias mais utilizadas para a aviação não comercial foram “NAV” e “SCF-NP”. Nas operações especializadas, as categorias no topo da lista foram as referentes às categorias “SCF-NP” e “OTHR” e em NRO-FF foram “MAC”, “OTHR” e “EXTL”, porém, dado que o número de comunicações foi muito baixo, não é possível fazer uma análise significativa.

O RASO faz algumas considerações sobre as ocorrências de interesse, quer para os aeródromos, quer para a navegação aérea, e termina com o estado das Recomendações de Segurança endereçadas à ANAC.

Relativamente à edição anterior, este RASO deixou de apresentar os dados produzidos pela ICAO e pela EASA. Esta alteração permite a edição antecipada do RASO, potenciando uma reação mais precoce pelos diversos participantes na segurança operacional nacional.

¹ O significado das siglas pode ser encontrado no Glossário que está no início deste Relatório

1. INTRODUÇÃO

O Relatório Anual de Segurança Operacional, ou RASO, de 2025 contém, em cumprimento do [Regulamento \(UE\) N.º 376/2014](#), informações agregadas e anonimizadas sobre o tipo de ocorrências relacionadas com a segurança operacional, estas informações são comunicadas à ANAC através dos sistemas nacionais de comunicação obrigatória e voluntária.

A nível nacional, apresenta a situação de 2025 em termos de acidentes, incidentes e ocorrências comunicadas, para as atividades CAT (*Commercial Air Transport*), SPO (*Specialised Operations*) e NC (*Non commercial operations*). Pela relevância em Portugal, o RASO apresenta ainda os dados pertinentes da atividade NRO-FF (Combate a Incêndios), bem como os acidentes no setor NRO-ULM, (aeronaves ultraleves), que também são regulamentadas pelo Estado Português. O Relatório estabelece, sempre que possível, as tendências na evolução da segurança operacional da aviação, apresentando os dados referentes ao período do ano em análise e aos quatro anos anteriores.

O número de comunicações de ocorrências na atividade CAT é muito superior ao verificado nas atividades de NC e SPO. Nestas surgem, sobretudo, quando ocorrem acidentes e incidentes graves. Algumas das ocorrências de NC e SPO resultam de comunicações feitas pela aviação comercial ou pelos serviços de navegação aérea quando indicam, por exemplo, problemas no aeródromo ou situações de perda de separação entre aeronaves. Estes factos indiciam que existe na atividade do CAT uma cultura de segurança e de empenho na comunicação mais consolidada do que nas atividades de NC e SPO.

Os acidentes ocorridos em Combate a Incêndios na atividade NRO são de alta visibilidade pública e conhecidas quase imediatamente através da comunicação social. Apesar disso, o nível de comunicação nesta atividade é muito baixo, pelo que o conhecimento das ocorrências é diminuto neste domínio.

As ocorrências no setor da aviação ligeira, e em particular das aeronaves ultraleves, são raramente comunicadas e os registos existentes quase exclusivamente relativos a acidentes. Este facto deve-se a estes terem maior visibilidade pública e serem comunicados por outros canais, mormente o da investigação de acidentes. A falta de comunicação destas ocorrências, aliada à falta de conhecimento de dados sobre os seus movimentos – que são lacunas a nível geral da Europa e do Mundo –, dificultam o estudo dos riscos dessas operações e o estabelecimento de medidas que proporcionem a melhoria da segurança nestes domínios de operação. Em particular, não favorecem o estabelecimento de medidas tendentes a diminuir o número de acidentes e de fatalidades nestas áreas de operação.

O Regulamento (UE) n.º 376/2014 explicita, no n.º 2, do Artigo 3.º, que se aplica às ocorrências e outras informações relacionadas com a segurança, que envolvam aeronaves civis.

Há certas operações que são conduzidas pelo Estado, mas que envolvem operadores civis, operando aeronaves civis, pelo que as ocorrências de segurança que foram produzidas nessas circunstâncias decorrem no âmbito do Regulamento (UE) n.º 376/2014. São exemplos desta situação a operação de Combate a Incêndios e o transporte de militares e de equipamento militar em aeronaves fretadas a operadores civis.

De igual modo, a operação de aeronaves militares em ambiente civil pode produzir ocorrências no âmbito do referido regulamento. Exemplo disso são as perdas de separação entre aeronaves operando em espaço aéreo sob controlo civil ou a operação de aeronaves militares em aeródromos civis.

O Regulamento (UE) n.º 376/2014 aplica-se não apenas à operação das aeronaves, mas a todo o sistema de segurança operacional da aviação. Este Regulamento é complementado por outros, nomeadamente pelo [Regulamento de Execução \(UE\) n.º 2015/1018](#), que contém cinco anexos. Nestes são enumeradas as situações consideradas com potencial para comprometer a segurança da aviação civil e que, por essa razão, foram constituídas como de comunicação obrigatória. Além das ocorrências de comunicação obrigatória na esfera da operação das aeronaves, são abrangidas nesse regulamento as ocorrências da área de projeto, produção e manutenção das aeronaves, a área dos sistemas de navegação aérea, aos aeródromos e serviços de terra e ainda a operação de aeronaves não complexas, incluindo os planadores e aeronaves mais leves que o ar.

A maioria das ocorrências que foram recolhidas, registadas e agregadas para construir o RASO provêm da área de operação das aeronaves (Anexo I), secundadas pelo setor de navegação aérea (Anexo III). As ocorrências a comunicar com base nos Anexos II, IV e V do Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 são ainda subcomunicadas. Como as partes são interdependentes, a cultura de segurança e de comunicação de ocorrências de segurança terá de melhorar para se poder, no futuro, compreender melhor o panorama geral de segurança. A melhoria está em curso, mas ainda não no ritmo desejável, nem no nível pretendido. É testemunha da melhoria geral em curso, o aumento anual no número de comunicações de ocorrências de segurança.

O ano de 2023 marcou também o início da obrigatoriedade de classificação de risco de ocorrências, fazendo uso do sistema comum europeu de classificação de risco (*European Risk Classification Scheme - ERCS*). Assim, desde 1 de janeiro de 2023, todas as Autoridades competentes dos Estados-Membros devem classificar as ocorrências comunicadas, seguindo o disposto no [Regulamento Delegado \(UE\) 2020/2034](#).

Este RASO pretende assim, não só cumprir os requisitos estabelecidos na Regulamentação, mas também publicar as tendências constatadas na segurança operacional da aviação em Portugal. Pretende ainda motivar as organizações envolvidas na segurança a transmitir, com mais detalhe e qualidade, a situação de segurança da aviação civil em Portugal, na Europa e no Mundo.

2. ACIDENTES E INCIDENTES GRAVES

Neste capítulo são examinados os acidentes e incidentes graves ocorridos em Portugal, tanto com aeronaves com marcas de nacionalidade e matrícula portuguesas, como com aeronaves estrangeiras. Nas estatísticas que seguem, além das aeronaves reguladas ao nível europeu (operações CAT, SPO, NC, BAL, SPL e RPAS), foram ainda consideradas as operações reguladas a nível nacional, nomeadamente proteção civil/Combate a Incêndios (NRO-FF) e ultraleves (NRO-ULM).

Não foram ainda contabilizados os acidentes com aeronaves de voo livre, não estando estes dados incluídos neste relatório.

2.1. Panorama Geral

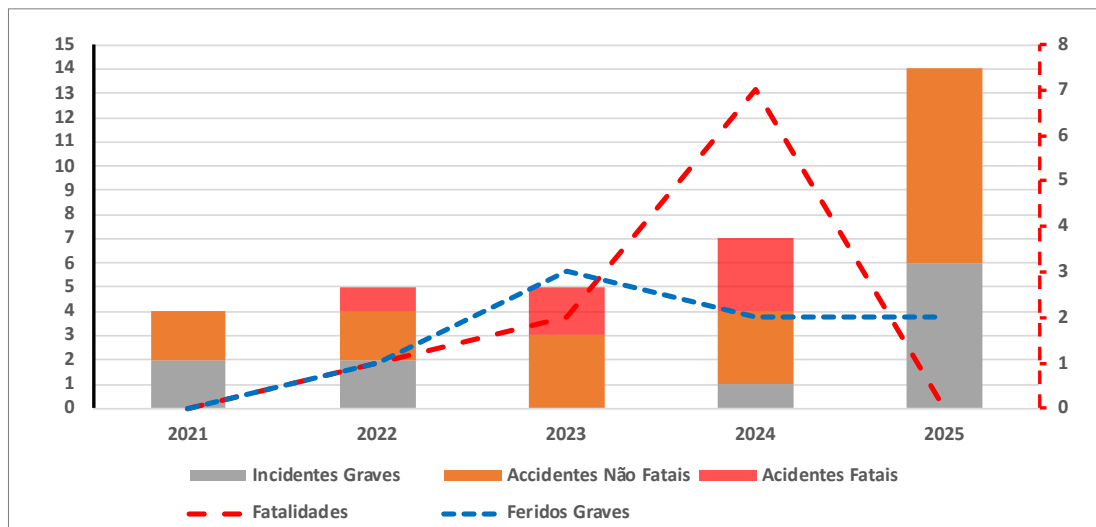
Nos quadros 2.1 e 2.2 e gráficos 2.1 e 2.2 podemos obter um panorama geral da evolução dos valores relativos aos acidentes, incidentes graves, bem como fatalidades e ferimentos graves ocorridos em território nacional, no período em análise.

Quadro 2.1: Quadro resumo dos acidentes e incidentes graves em Portugal (2021 - 2025).

ANO	2021	2022	2023	2024	2025
Acidentes Fatais		1	2	3	
Acidentes Não-Fatais	2	2	3	3	8
Incidentes Graves	2	2		1	6
Fatalidades		1	2	7	
Feridos Graves		1	3	2	2

Fonte: ANAC

Gráfico 2.1: Acidentes, Incidentes Graves, Fatalidades e Feridos Graves em Portugal (2021 - 2025).



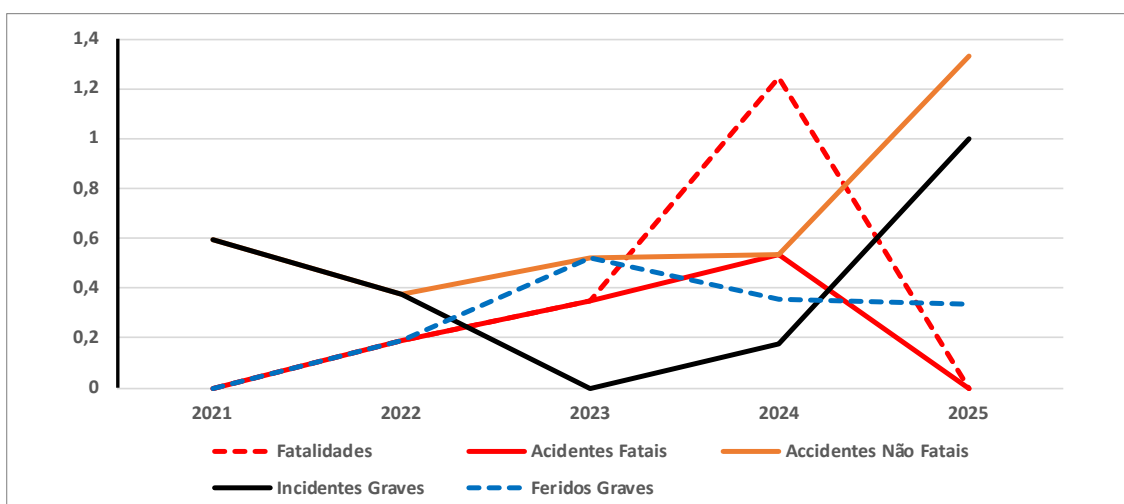
Fonte: ANAC

Quadro 2.2: Quadro resumo das taxas de acidentes e incidentes graves registadas em Portugal por 100 000 movimentos (2021 -2025).

ANO	2021	2022	2023	2024	2025
Acidentes Fatais		0,19	0,35	0,53	
Acidentes Não-Fatais	0,59	0,38	0,52	0,53	1,33
Incidentes Graves	0,59	0,38		0,18	1,00
Fatalidades		0,19	0,35	1,25	
Feridos Graves		0,19	0,52	0,36	0,33

Fonte: ANAC

Gráfico 2.2: Taxas de Acidentes, Incidentes Graves, Fatalidades e Feridos Graves em Portugal por 100 000 movimentos (2021 - 2025).



Fonte: ANAC

Da análise dos gráficos 2.1 e 2.2, verifica-se que houve, em 2025, um aumento abrupto dos acidentes não fatais e dos incidentes graves, tendo os restantes indicadores reduzido. Relativamente às fatalidades, e acidentes fatais houve, inclusive, uma inversão da tendência, que era crescente até 2024.

2.2. Acidentes em Portugal

Em 2025, verificou-se a continuidade do aumento de número de acidentes que vem a ocorrer desde 2021. Apesar de não ter ocorrido nenhum acidente fatal, verifica-se um aumento do número de acidentes, nomeadamente em atividades SPO e com RPAS.

Estes resultados constam do Quadro 2.3.

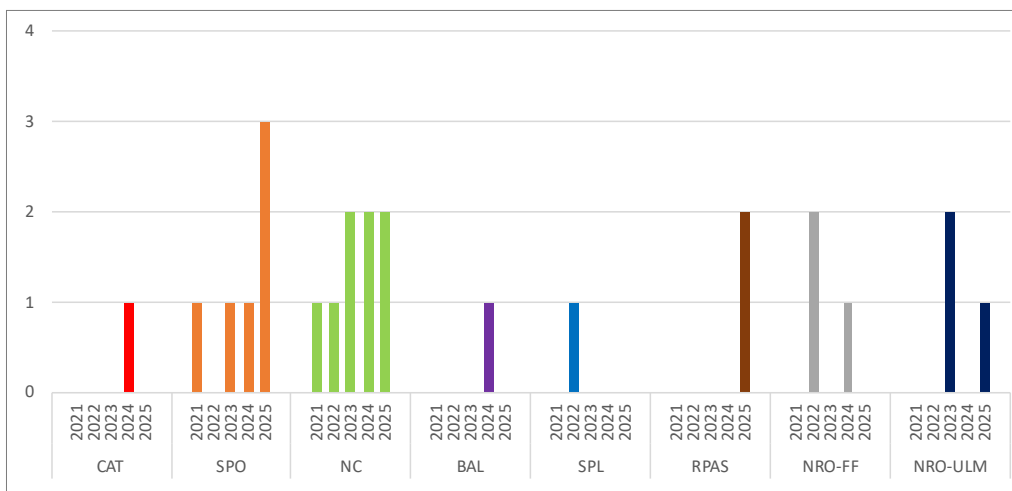
Quadro 2.3: Número de acidentes por tipo de operação.

Acidentes		2021	2022	2023	2024	2025
Fatais	CAT					
	SPO				1	
	NC			1		
	BAL				1	
	SPL					
	RPAS					
	NRO-FF		1		1	
	NRO-ULM			1		
Não fatais	CAT				1	
	SPO	1		1		3
	NC	1	1	1	2	2
	BAL					
	SPL		1			
	RPAS					2
	NRO-FF		1			
	NRO-ULM			1		1
Total	CAT				1	
	SPO	1		1	1	3
	NC	1	1	2	2	2
	BAL				1	
	SPL		1			
	RPAS					2
	NRO-FF		2		1	
	NRO-ULM			2		1

Fonte: ANAC

Apesar de, em número de movimentos, o Transporte Aéreo Comercial ser a atividade preponderante, é na operação não comercial e nas operações reguladas a nível nacional que se regista o maior número de acidentes. O Gráfico 2.3 ilustra esta situação.

Gráfico 2.3: Acidentes por tipo de operação (2021 - 2025).



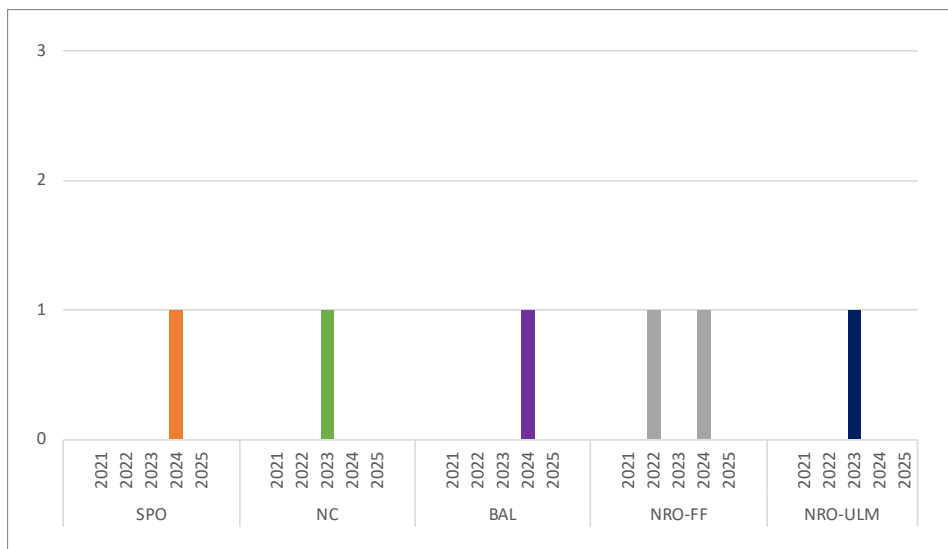
Fonte: ANAC

O Gráfico 2.3 ilustra a tendência decrescente do número de acidentes para operações NRO-FF e SPL. Por outro lado, mostra uma tendência crescente do número de acidentes nos restantes tipos de operação.

2.3. Acidentes com Fatalidades em Portugal

Em Portugal, entre 2021 e 2025, registaram-se no total 6 acidentes fatais, resultando em 10 fatalidades. Em 2025 não ocorreu qualquer acidente fatal.

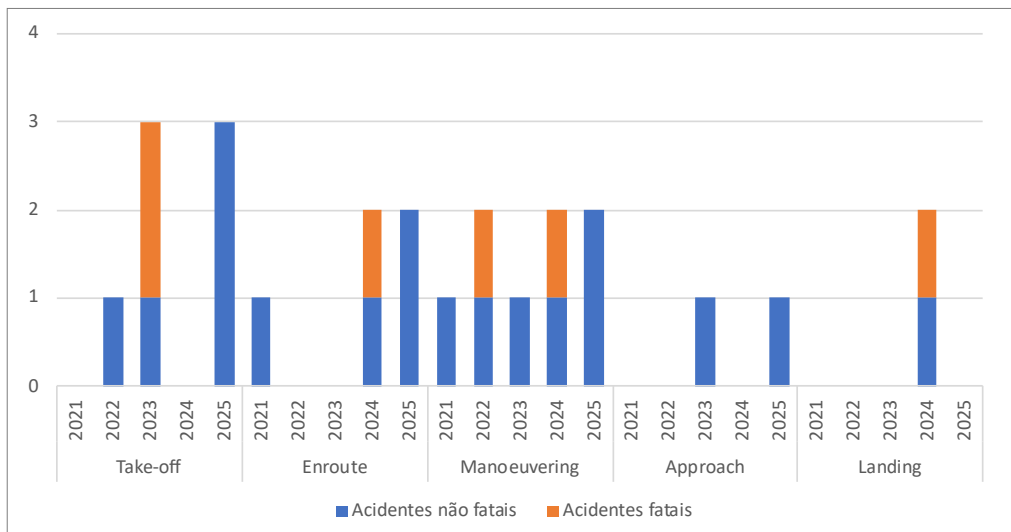
Gráfico 2.4: Acidentes Fatais por tipo de operação (2021 – 2025).



Fonte: ANAC

No gráfico 2.4 denota-se uma tendência crescente em todos os tipos de operação em que houve acidentes fatais.

Gráfico 2.5: Acidentes por fase de voo (2021 – 2025).



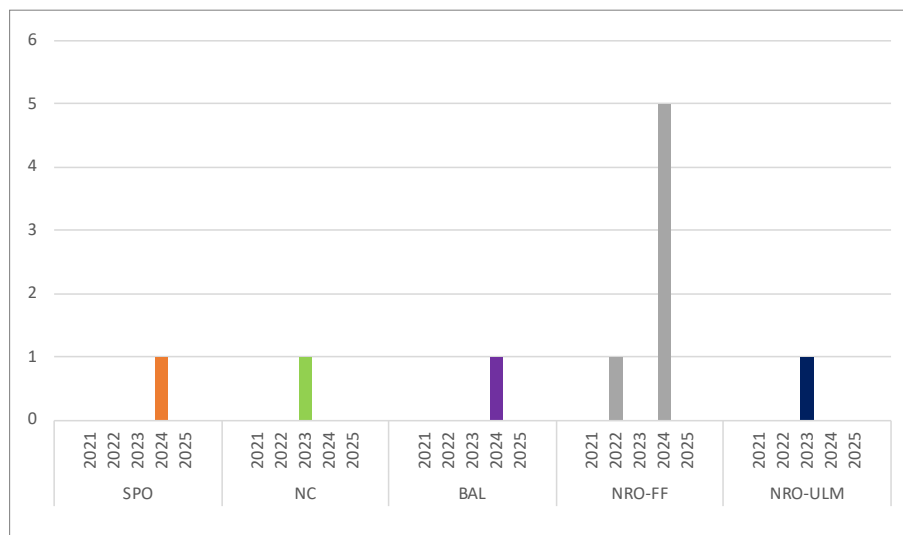
Fonte: ANAC

No gráfico 2.5 é de destacar uma preponderância dos acidentes (fatais e não fatais) na fase de manobra. Esta fase costuma estar associada ao Combate a Incêndios e trabalho aéreo. Em seguida, existe a fase de descolagem. Em terceiro lugar a fase de rota e, em quarto lugar, classificam-se as fases da aproximação e de aterragem. Podemos verificar no gráfico 5.1 que, em contraste com os dados presentes neste gráfico, a fase de voo com mais ocorrências é “Standing” seguida das fases de rota e de aproximação.

2.4. Fatalidades em Portugal

Entre 2021 e 2025, registaram-se dez fatalidades, não tendo havido fatalidades a lamentar em 2025.

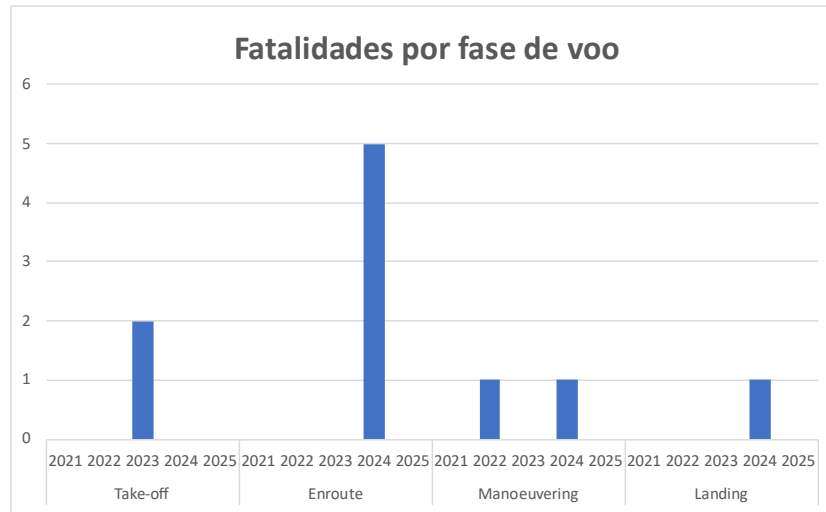
Gráfico 2.6: Fatalidades por tipo de operação (2021 – 2025).



Fonte: ANAC

À semelhança do registado com o número de acidentes fatais, observa-se no gráfico 2.6 a tendência crescente do número de fatalidades em todas as categorias representadas, principalmente no Combate a Incêndios.

Gráfico 2.7: Fatalidades por fase de voo (2021 – 2025).



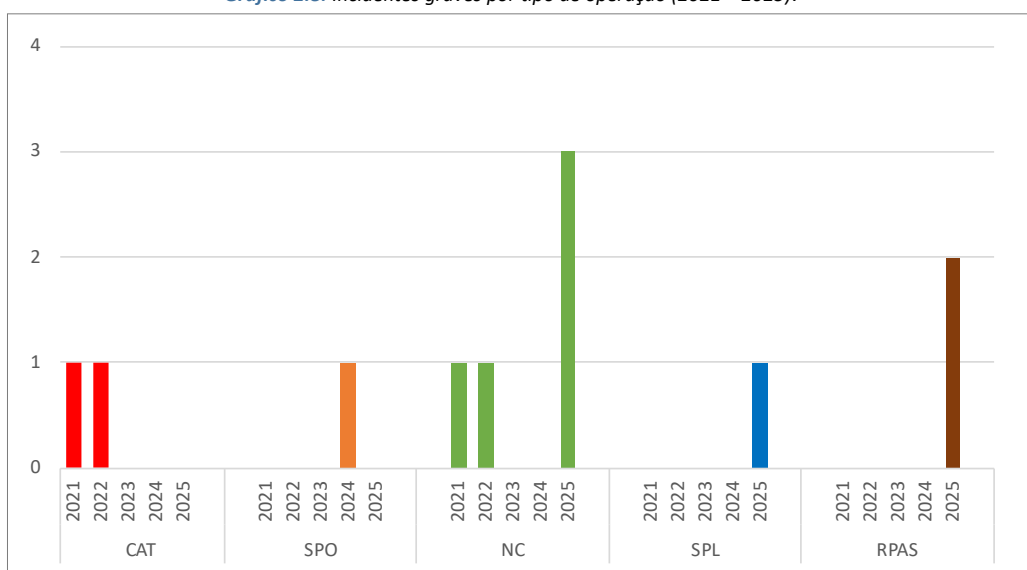
Fonte: ANAC

No gráfico 2.7 verifica-se que a larga maioria das fatalidades registadas neste período aconteceram durante a fase de rota, seguida da fase de manobra, da fase de descolagem e, por fim, da fase de aterragem.

2.5. Incidentes Graves em Portugal

Entre 2021 e 2025, registaram-se, no total, 11 incidentes graves, tendo sido registados 6 em 2025, sendo o pior ano do período em análise. Em 2025, ocorreram 3 incidentes graves em operação NC, 1 com SPL e 2 com RPAS.

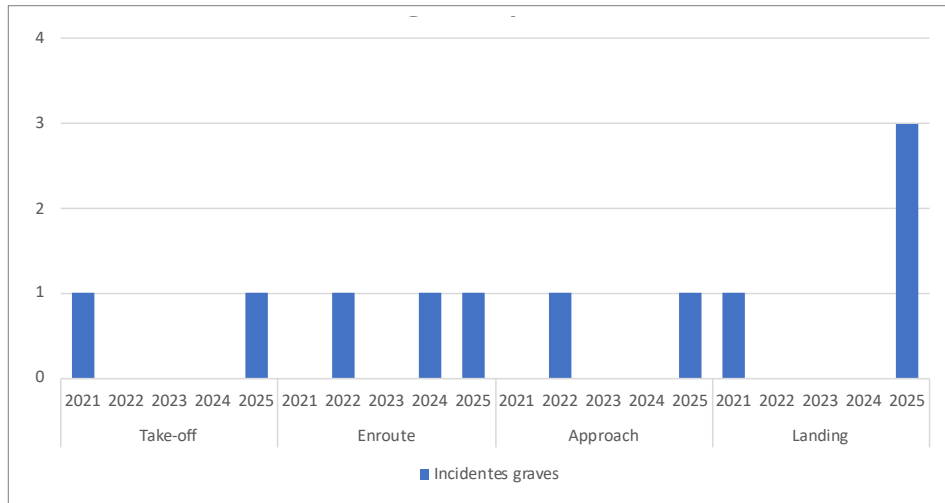
Gráfico 2.8: Incidentes graves por tipo de operação (2021 – 2025).



Fonte: ANAC

No gráfico 2.8 destaca-se uma tendência crescente do número de incidentes graves em todos os tipos de operação, à exceção de CAT.

Gráfico 2.9: Incidentes graves por fase de voo (2021 – 2025).



Fonte: ANAC

No gráfico 2.9 existe uma maior preponderância de incidentes graves na fase de aterragem.

3. ACIDENTES E FATALIDADES DE AERONAVES PORTUGUESAS NO ESTRANGEIRO

Em 2025, não foram comunicados à ANAC quaisquer acidentes fora de Portugal, envolvendo aeronaves com registo ou marcas de nacionalidade portuguesa.

4. OCORRÊNCIAS COMUNICADAS EM PORTUGAL

4.1. Ocorrências em Geral

O [Regulamento \(UE\) Nº 376/2014](#)², que entrou em vigor em 2014, e que ficou aplicável a partir de 15 de novembro de 2015 define, no Artigo 2.º:

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

As ocorrências a comunicar obrigatoriamente às Autoridades Aeronáuticas estão elencadas no [Regulamento de Execução \(UE\) 2015/1018](#). Este Relatório Anual foca-se nas ocorrências comunicadas em 2025, sendo que o número destas aumentou, em 17%, relativamente a 2024.

² 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.ºs 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

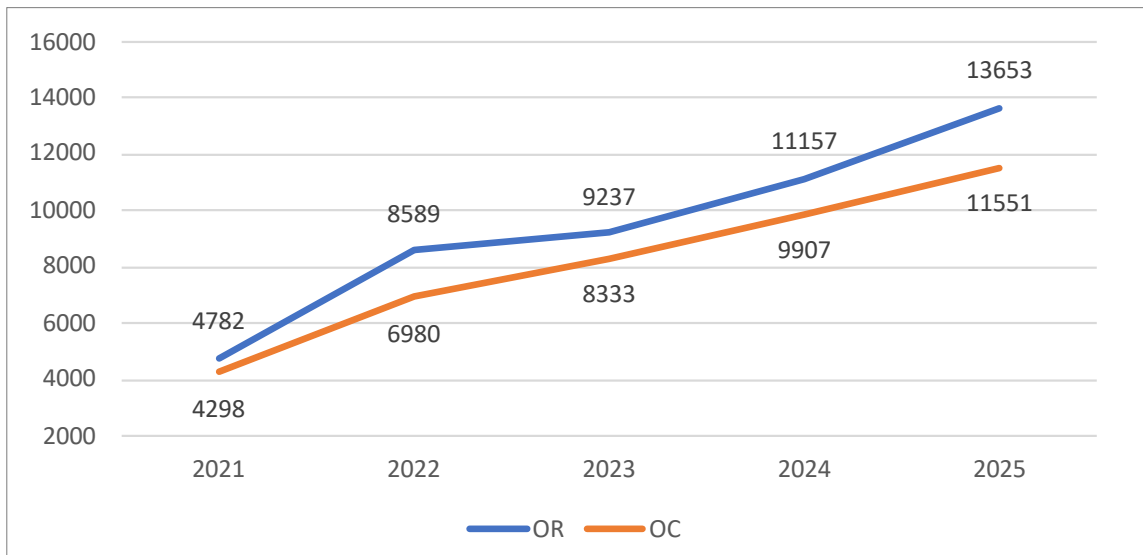
As organizações sediadas em Portugal ou que operam aeronaves de registo português são obrigadas a comunicar as ocorrências de segurança operacional à ANAC. A comunicação é feita através do Portal Europeu do sistema [ECCAIRS 2](#), sendo estas ocorrências armazenadas na base de dados nacional portuguesa, administrada pela ANAC.

Todas as notificações recebidas são analisadas e, depois de validadas e classificadas nas categorias estabelecidas pela Taxonomia da ICAO, são inscritas como ocorrências na base de dados nacional. O número de ocorrências inscritas (OC) na base de dados nacional do “ECCAIRS” é menor do que o número de notificações recebido (OR), porque uma ocorrência pode ser notificada por mais do que uma fonte.

As ocorrências podem enquadrar-se em vários setores, repartindo-se pelas respeitantes à operação da aeronave, ao projeto, à produção ou manutenção, ao domínio da navegação aérea, às ocorrências próprias de aeródromos ou serviços em terra, e às que ocorrem com aeronaves não complexas, conforme detalhado no Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018.

Desde o arranque do sistema de comunicações de ocorrências, o número de comunicações tem sido crescente. É expectável que continue a aumentar devido a vários fatores: a melhoria da cultura de comunicação de ocorrências; a introdução, no início de 2021, de um novo sistema ECCAIRS (o ECCAIRS 2) que facilita a tarefa quer às organizações, quer às autoridades; pelo aumento no número de movimentos; e ainda pela maturação e introdução de sistemas de gestão de segurança (SMS) nas diversas tipologias de organização, a que acrescem os novos requisitos inerentes a RPAS e segurança da informação, que entraram em vigor durante o ano de 2025. Nesta matéria, a ANAC desempenha um papel crucial, devendo continuar a fomentar uma cultura de reporte justa e positiva, aumentando a sua proximidade e suporte ao setor de aviação civil nacional.

Gráfico 4.1: Ocorrências recebidas e inscritas na base de dados no âmbito do Sistema de Comunicações de Ocorrências (2021 - 2025).



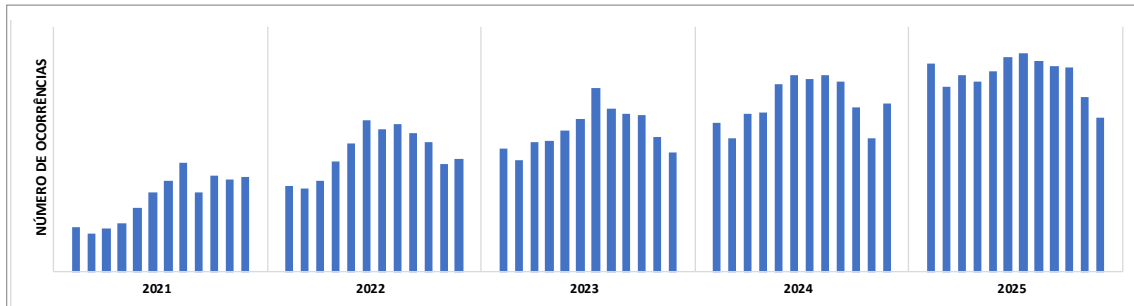
Nota: Notificações recebidas vs. ocorrências registadas

Fonte: ANAC

O gráfico 4.1 mostra um crescimento contínuo no período, sendo que, entre 2022 e 2024, a razão entre o número de OR e de ocorrências se manteve mais ou menos constante (aproximadamente 90%) e o crescimento do número de ocorrências também se manteve igual (19% ao ano). Em 2025, notou-se um ligeiro decréscimo no crescimento (17%) e na taxa de conversão (85%).

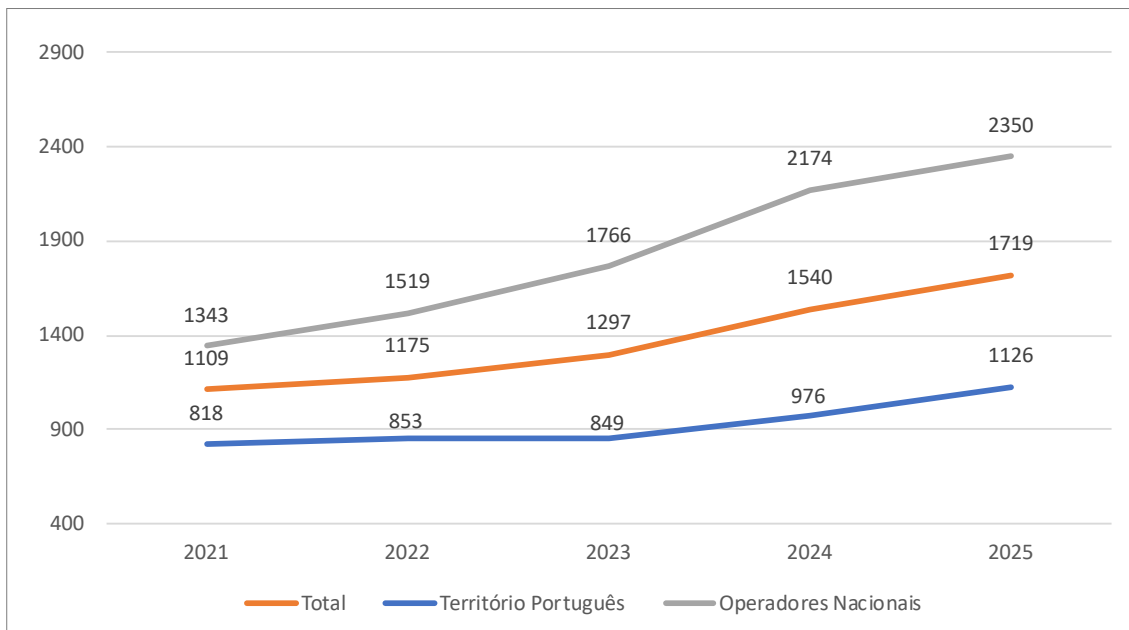
No gráfico 4.2, nota-se uma retoma pós pandemia crescente no ano 2021, com a ressalva da sazonalidade do número de movimentos, com maior intensidade nos meses de verão relativamente aos meses de inverno, apresentando, em 2022 e 2023, uma distribuição já semelhante aos anos pré-pandemia. Em 2024 e 2025, nota-se um decréscimo da sazonalidade associada ao aumento do número de movimentos em época baixa.

Gráfico 4.2: Distribuição mensal das ocorrências comunicadas (2021–2025).



Fonte: ANAC

Gráfico 4.3: Distribuição das ocorrências comunicadas por 100 000 movimentos (2021 - 2025).



Fonte: ANAC

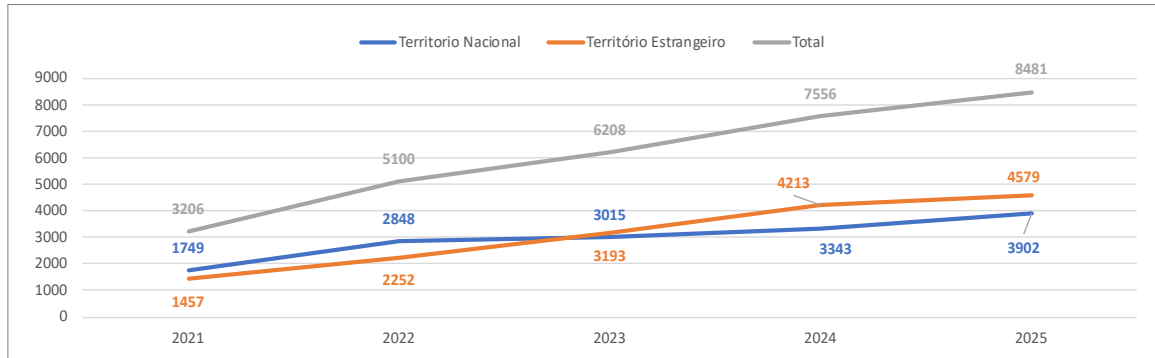
No Gráfico 4.3 observa-se o número de ocorrências reportadas à ANAC por cada 100 000 movimentos. Neste gráfico podemos analisar a totalidade de ocorrências comparada com o número de movimentos no território nacional e no estrangeiro (quando operados por operadores nacionais).

Regista-se também o número de ocorrências em território nacional comparado com a totalidade dos movimentos em território nacional e, finalmente, o número de ocorrências com operadores nacionais por cada 100 000 movimentos destes operadores em todo o mundo. Nestes gráficos revela-se uma tendência crescente em todas as taxas analisadas, sendo um reflexo de uma cultura de comunicação de ocorrências mais robusta.

4.2. Ocorrências por Nacionalidade de Operador e Localização

Os operadores nacionais são obrigados a notificar ocorrências às autoridades portuguesas relativas à operação da aeronave, quer ocorram em território nacional, quer no estrangeiro. A distribuição das ocorrências em relação ao espaço ou território em que sucedem é apresentada no Gráfico 4.4.

Gráfico 4.4: Ocorrências em Portugal e no Estrangeiro (2021 - 2025) de operadores nacionais.

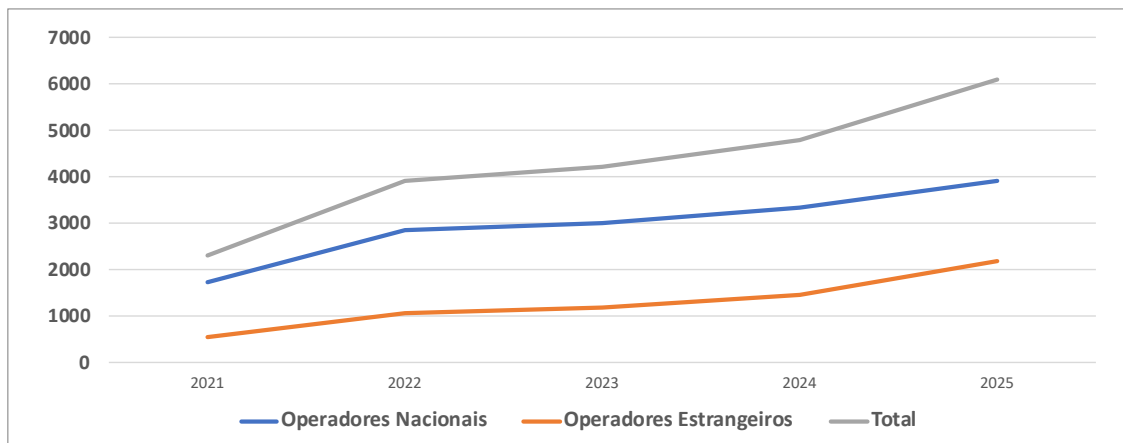


Fonte: ANAC

O número de ocorrências com aeronaves dos operadores nacionais nos vários tipos de operação era, no início do período 2021-2025, superior em território nacional relativamente às ocorrências verificadas no estrangeiro. Esta situação inverteu-se em 2023, tendo-se mantido a inversão até 2025.

As ocorrências verificadas em território nacional, independentemente do Estado de Registo das aeronaves envolvidas, são as apresentadas no Gráfico 4.5. Podemos verificar neste gráfico que o aumento de ocorrências verificado em 2025 foi alimentado principalmente por operadores estrangeiros, tendo o crescimento das ocorrências com operadores nacionais crescido de uma forma mais linear.

Gráfico 4.5: Ocorrências em Portugal de operadores nacionais e estrangeiros (2021 - 2025).

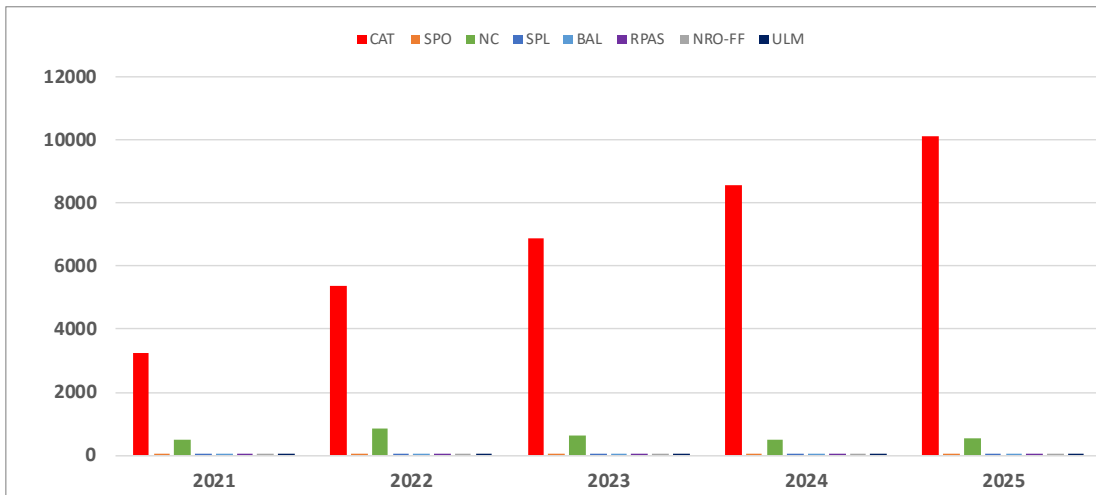


Fonte: ANAC

4.3. Ocorrências por Tipo de Operação

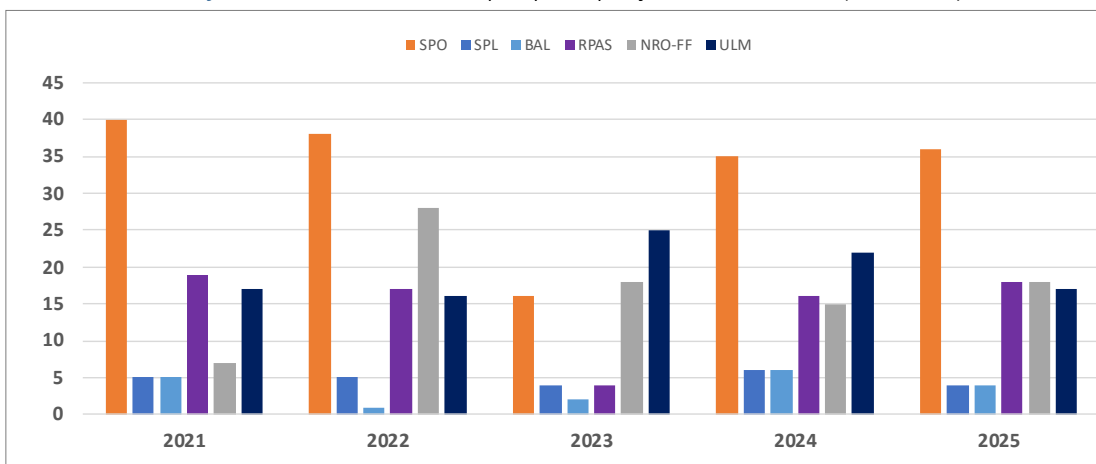
Os gráficos 4.6 e 4.7 apresentam a evolução das comunicações de ocorrência com proporção entre os tipos de operação de 2021 a 2025. Existe um destaque acentuado do tipo de operação CAT. Em 2025, verifica-se que a categoria NC voltou a crescer após ter tido o número de comunicações decrescente em 2023 e 2024. No gráfico 4.7, podemos verificar que o número de ocorrências comunicadas em cada tipo de operação tem vindo a aumentar à exceção da operação com planadores, balões e ULM, que apresentaram um ligeiro decréscimo em 2025.

Gráfico 4.6: Número de ocorrências por tipo de operação (2021 – 2025).



Fonte: ANAC

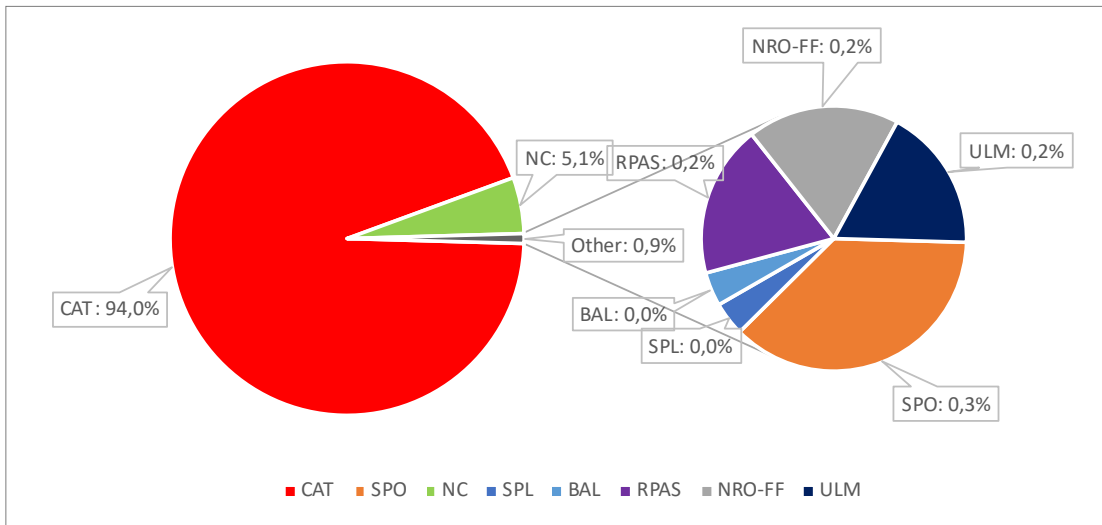
Gráfico 4.7: Número de ocorrências por tipo de operação excluindo CAT e NC (2021 – 2025).



Fonte: ANAC

Em 2025, cerca de 94% das ocorrências comunicadas reportam-se ao tipo de operação CAT. O NC representa cerca de 5% do total, com os restantes tipos de operação a representarem 1% do número de ocorrências reportadas, conforme reflete o Gráfico 4.8.

Gráfico 4.8: Distribuição de ocorrências por tipo de operação

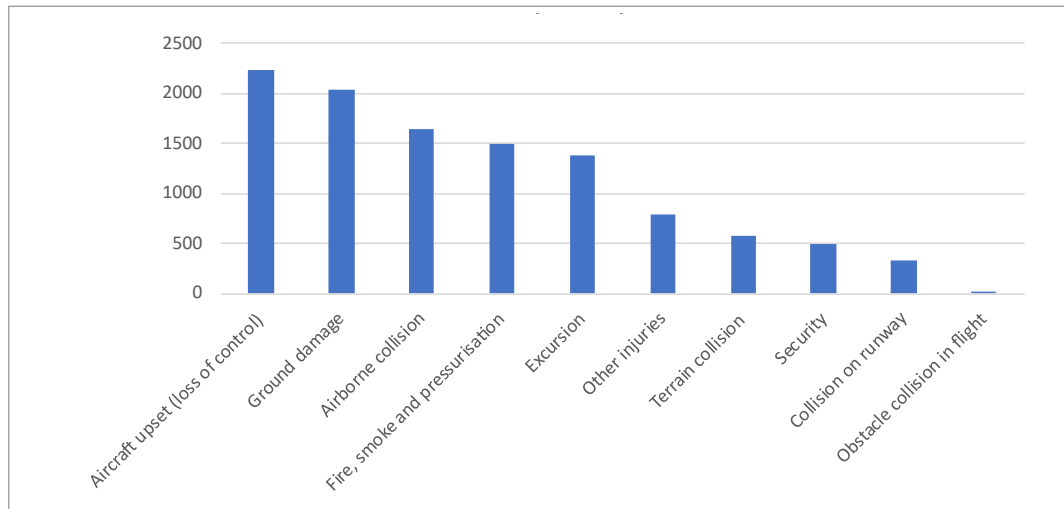


Fonte: ANAC

O acentuado desequilíbrio entre o número de notificações nestes tipos de operação não reflete uma maior incidência de problemas no CAT, mas sim a presença de uma cultura e prática de comunicação de ocorrências mais consolidadas. Por outro lado, existe um maior número de tipo de ocorrências de comunicação obrigatória decorrentes do Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 e também de um maior número de movimentos operados.

4.4. Avaliação de Risco nas Ocorrências

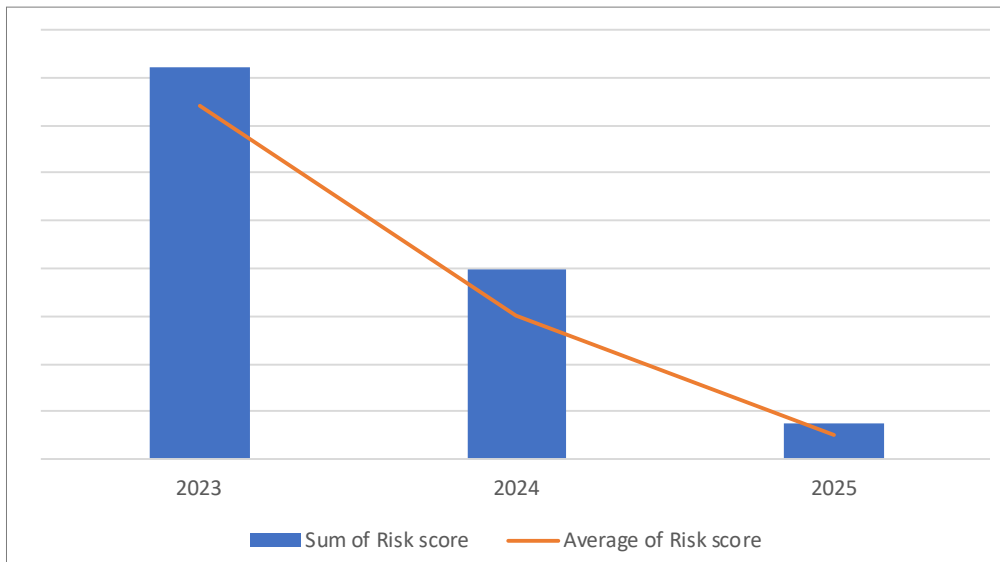
Gráfico 4.9: Número de ocorrências por área de risco fundamental em 2025



Fonte: ANAC

No gráfico 4.9 verifica-se que a área de risco fundamental com maior número de ocorrências foi a perda de controlo da aeronave (*Aircraft upset*), seguida de danos no solo e colisão aérea.

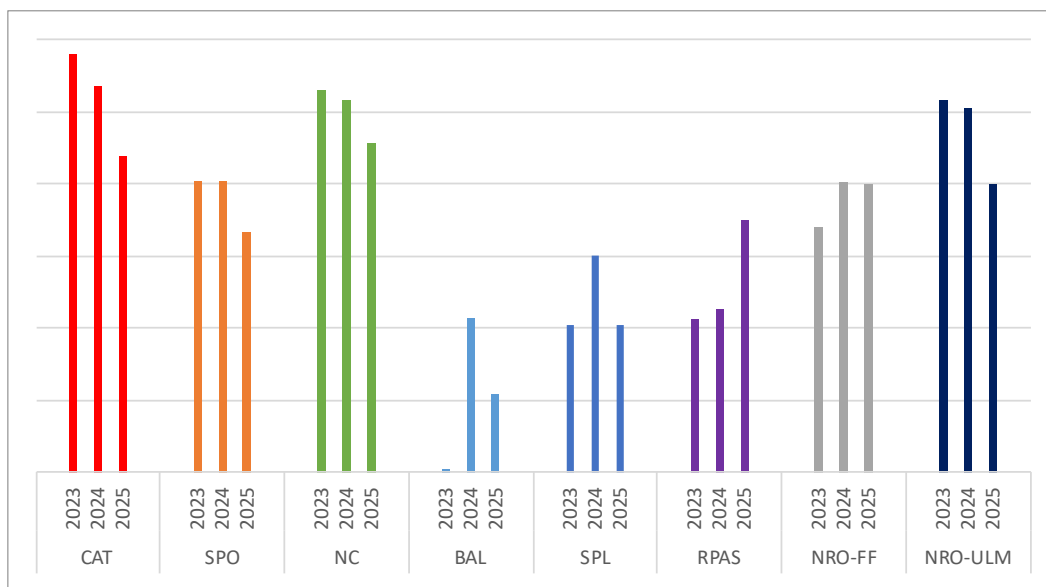
Gráfico 4.10: Soma do risco e risco médio por ocorrência (2023 – 2025).



Fonte: ANAC

No gráfico 4.10 verifica-se uma diminuição do risco acumulado para cerca de um quinto (19%) em 2025, mesmo com um aumento do número de ocorrências em 17%. Esta relação reflete uma diminuição do risco médio por ocorrência para 17% do risco médio em 2024.

Gráfico 4.11: Risco agregado por tipo de operação (2023 – 2025).



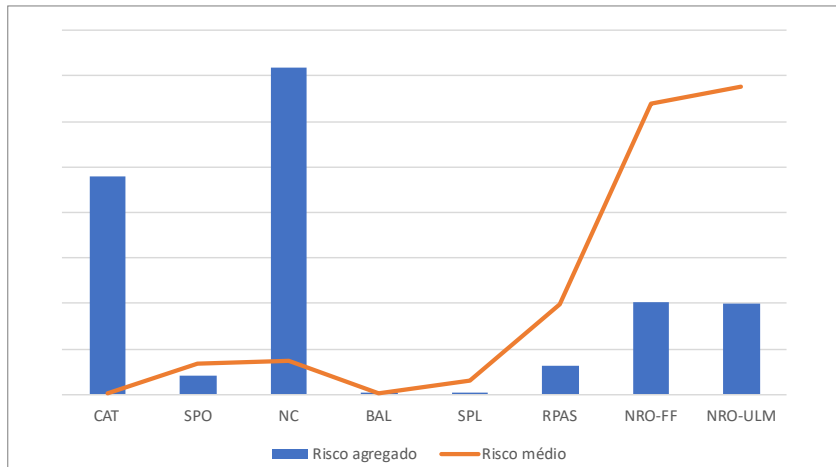
Fonte: ANAC

O gráfico 4.11 é apresentado com uma escala logarítmica para facilidade de visualização. Neste gráfico podemos verificar um decréscimo, em 2025, do risco agregado em todos os tipos de operação com exceção da operação com RPAS e do combate a incêndios (NRO-FF).

No gráfico 4.12 podemos verificar que o tipo de operação com mais risco (agregado) é operação não comercial, tendo ultrapassado a operação CAT que era a operação com mais risco em 2024. Estas operações apresentam, porém, um risco médio por ocorrência relativamente baixo, o que indica que há uma boa cultura de reporte nestas operações. Em contraste, podemos encontrar as operações reguladas

nacionalmente, as quais apresentam um risco agregado relativamente baixo, mas um risco médio bastante alto.

Gráfico 4.12: Risco médio e risco agregado por tipo de operação em 2025.



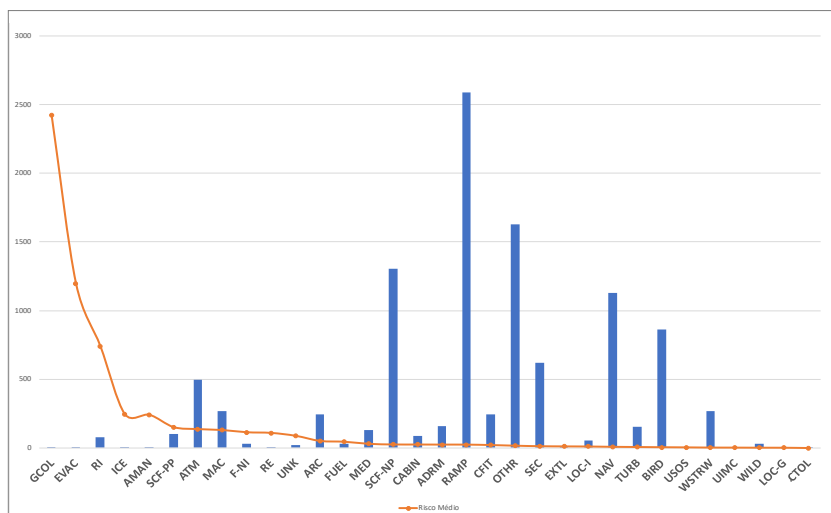
Fonte: ANAC

5. CATEGORIAS DE OCORRÊNCIAS OBSERVADAS EM 2025

5.1. Transporte Aéreo Comercial (CAT)

No Gráfico 5.1 são apresentadas as categorias de ocorrência atribuídas, em 2025, a todas as ocorrências de CAT, que foram recebidas independentemente do local de ocorrência, bem como o risco médio de cada categoria. A lista para decodificação da sigla das Categorias de ocorrência é apresentada no Anexo A. Uma ocorrência pode eventualmente ter mais do que uma categoria atribuída, pelo que o número total de categorias atribuídas poderá ser superior ao número total de ocorrências.

Gráfico 5.1: Categorias atribuídas às ocorrências de 2025 para o Transporte Aéreo Comercial.



Fonte: ANAC

A categoria RAMP foi a mais presente nas ocorrências em 2025, com 2590 ocorrências, uma frequência de 25% do total. Esta categoria traduz as ocorrências durante, ou em resultado de operações de assistência em terra. As ocorrências deveriam ser, em primeiro lugar, comunicadas pelas organizações

que providenciam o serviço de assistência em terra. No entanto, verifica-se que são maioritariamente comunicadas pelos operadores aéreos que, tipicamente, detêm as responsabilidades contratuais sobre os serviços de assistência em terra envolvidos na ocorrência. As ocorrências mais comunicadas referem danos ligeiros nas aeronaves por embate de equipamento de terra, problemas com a carga ou o seu acondicionamento e itens de mercadorias perigosas não-declarados detetados aquando da inspeção de bagagem e carga.

A categoria OTHR – Other, que é atribuída a ocorrências não enquadráveis em nenhuma das restantes categorias, surge em segundo lugar com uma representação de 15%. A título de exemplo, na categoria OTHR, em 2025, de 1785 ocorrências, registaram-se 929 ocorrências relacionadas com a operação da aeronave (aproximações não estabilizadas, relacionadas com excedência de parâmetros de voo, etc.), 391 relacionadas com manutenção e aeronavegabilidade e 250 relacionadas com fadiga.

A categoria SCF-NP – problemas técnicos relacionados com a aeronave, foi a terceira mais frequentemente comunicada, perfazendo 12% do total.

A categoria NAV, ocorrências relacionadas com navegação da aeronave, teve um peso de 11%.

Já a categoria BIRD – Ocorrências relacionadas com colisões ou quase colisões com aves ou a sua ingestão por motores – perfeitamente, em 2025, 8% do total. Esta categoria é também atribuída em casos em que se suspeite que tenha havido embate, sem que haja evidências do facto ou mesmo que se trate apenas de avistamento de aves.

De seguida está representada, com 6%, a categoria SEC, relativa a segurança não operacional.

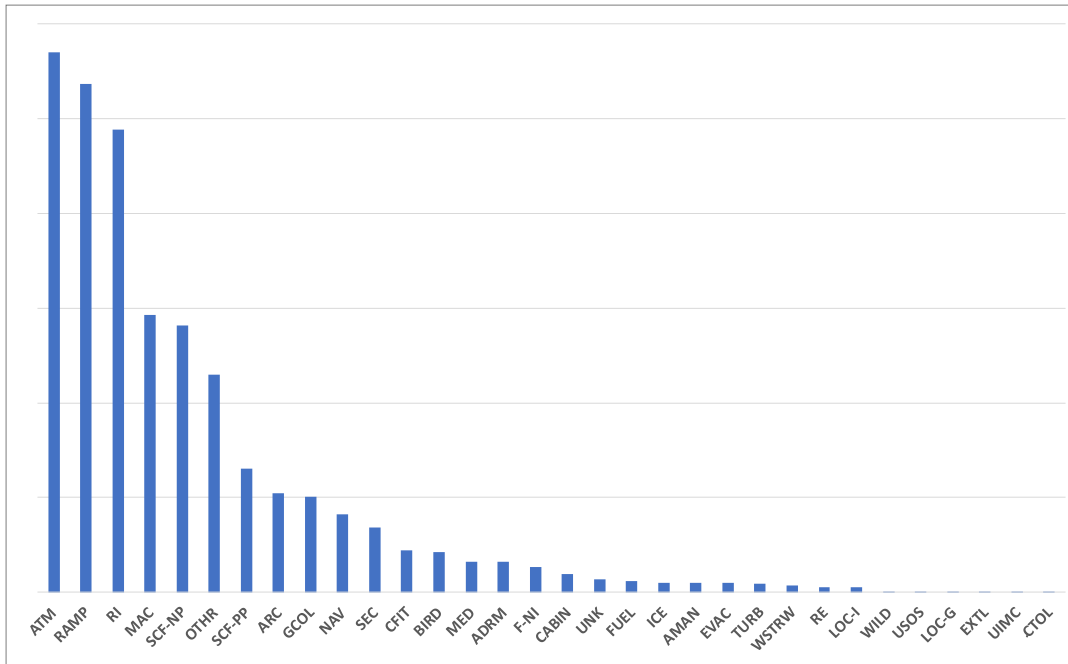
A categoria ATM, ocorrências relacionadas com prestação de serviços e gestão de tráfego aéreo, perfaz 5%.

Embora com frequências mais baixas, estão também representadas as categorias MAC, WSTRW, CFIT, ARC, ADRM, TURB, MED, SCF-PP, CABIN, RI, LOC-I, WILD, FUEL, F-NI, UNK, LOC-G, RE, GCOL, ICE, AMAN, USOS, UIMC, EVAC, EXTL, CTOL.

As categorias F-POST, GTOW, LOLI e LALT não tiveram nenhuma ocorrência em transporte aéreo comercial durante o ano de 2025. Isto deve-se ao facto do tipo de operação de transporte aéreo comercial não ser compatível com algumas categorias de ocorrência, como por exemplo GTOW e LOLI, que são específicas da operação dos planadores.

Finalmente, podemos verificar que as ocorrências relativas às categorias GCOL e EVAC apresentam um risco médio elevado quando comparadas com as restantes. Este risco médio resulta de haver uma ocorrência em cada uma destas categorias com risco relativamente elevado, tendo havido muito poucas ocorrências nestas categorias, sendo obtida assim uma média elevada. Estas categorias refletem ainda consequências de ocorrências mais graves, aportando um maior risco potencial.

Gráfico 5.2: Risco agregado por categoria em 2025 para o Transporte Aéreo Comercial.



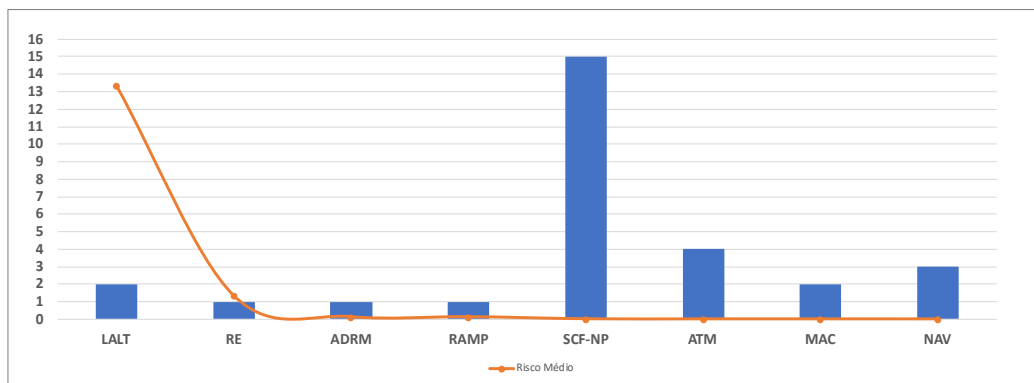
Fonte: ANAC

As categorias com maior risco agregado são ATM, devido a um elevado risco médio por ocorrência aliado à grande quantidade de ocorrências e RAMP, principalmente pelo volume de ocorrências.

5.2. Operações Especializadas (SPO)

O Gráfico 5.3 exibe a distribuição das Categorias de ocorrência, recebidas independentemente do local de ocorrência, bem como o risco médio de cada categoria em operações especializadas (SPO), em 2025.

Gráfico 5.3: Categorias atribuídas às ocorrências SPO em 2025.



Fonte: ANAC

Em operação SPO, a categoria SCF-NP – problemas técnicos relacionados com a aeronave, foi a mais frequentemente comunicada, perfazendo 38% do total.

Em segundo lugar, está a categoria OTHR, perfazendo 15% do total.

De seguida temos ATM com 10% e NAV com 8% do total.

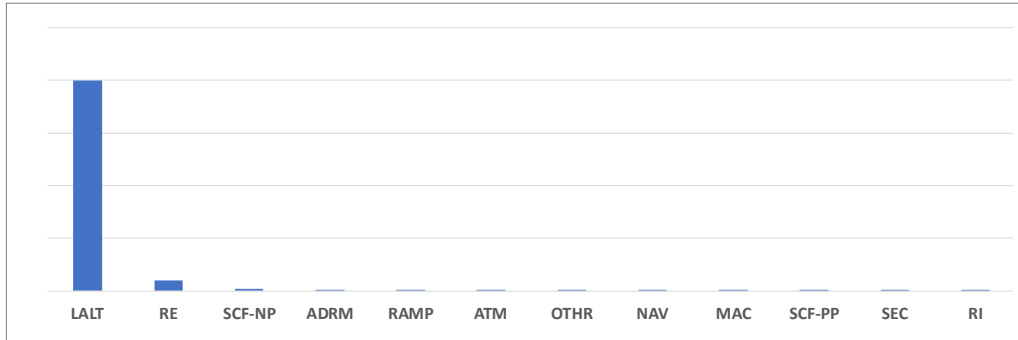
Em quinto lugar, mas com o risco médio mais elevado, está a categoria LALT.

Temos ainda, em 2025, ocorrências com as categorias MAC, SCF-PP, RE, ADRM, RAMP, SEC e RI em SPO.

Na operação SPO tem havido um número muito baixo de comunicação de ocorrências, muito inferior ao expectável. Estas situações ocorrem muitas vezes em locais remotos e sem presenças externas.

Finalmente, podemos verificar que as ocorrências relativas à categoria LALT apresentam um risco médio elevado, quando comparadas com as restantes. Este valor é justificável por ser a categoria de 2 dos 3 acidentes em SPO, não existindo ainda grande margem de recuperação em operações a baixa altitude.

Gráfico 5.4: Risco agregado por categoria em 2025 para SPO.



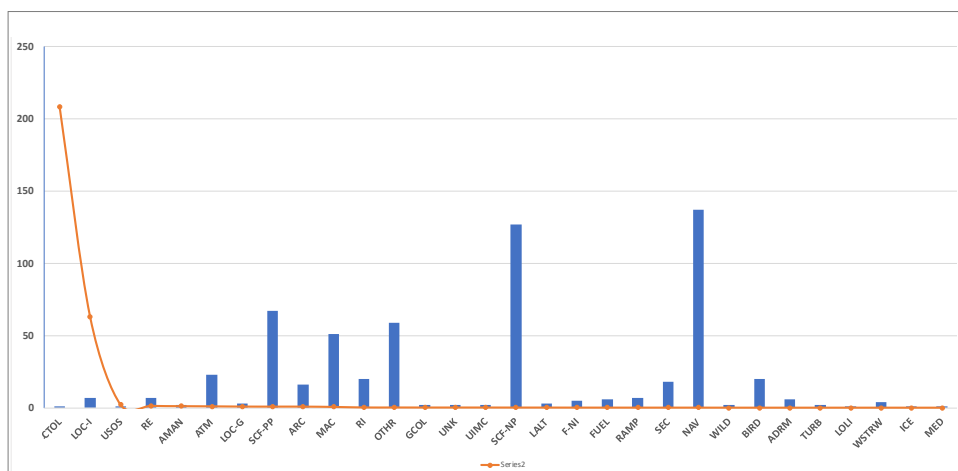
Fonte: ANAC

A categoria LALT representa a maioria do risco acumulado em SPO, existindo ainda algum risco na categoria RE.

5.3. Operações Não Comerciais (NC)

No Gráfico 5.5 são apresentadas as categorias das ocorrências, recebidas independentemente do local de ocorrência, e o risco médio de cada categoria atribuído, em 2025, às ocorrências em operações não comerciais.

Gráfico 5.5: Categorias atribuídas às ocorrências em operação não comercial em 2025.

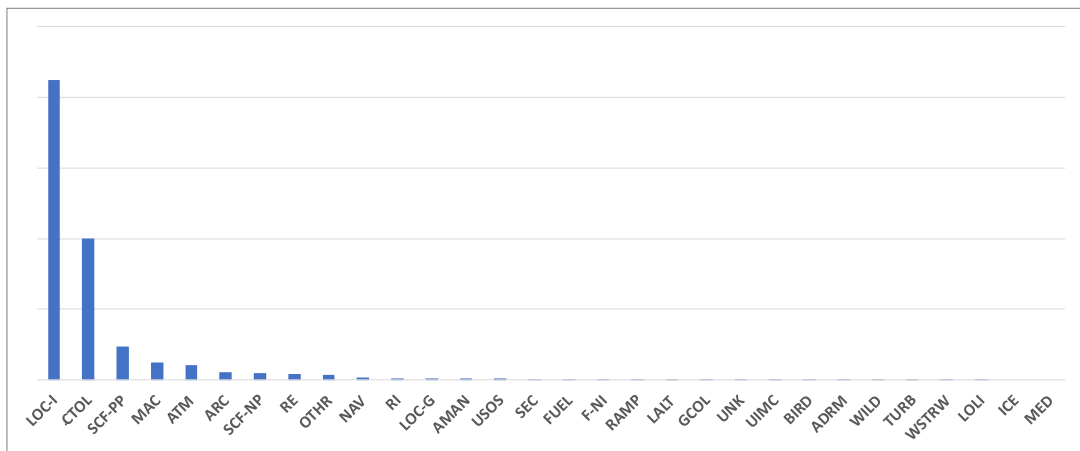


Fonte: ANAC

O gráfico 5.5 mostra que as seis categorias com mais ocorrências registadas nas operações não comerciais são NAV, SCF-NP, SCF-PP, OTHR, MAC e ATM, consecutivamente. Relativamente à categoria MAC, que classifica as ocorrências de colisão ou quase colisão no ar e que em geral se refere a casos em que ocorreu proximidade excessiva entre aeronaves, o número de ocorrências é bastante expressivo. Muitas vezes estas ocorrências estão também associadas à categoria NAV, que caracteriza erros de navegação. As categorias SCF-NP e SCF-PP combinadas têm também um peso significativo nas ocorrências registadas em 2025 para a operação não-comercial, o que reflete os problemas de avarias ou falhas de célula ou motor das aeronaves.

Pode ainda verificar-se que, para NC, a categoria com um risco médio acrescido é CTOL, decorrente de um acidente ocorrido durante uma simulação de falha de motor em ambiente de formação.

Gráfico 5.6: Risco agregado por categoria em 2025 para NC.



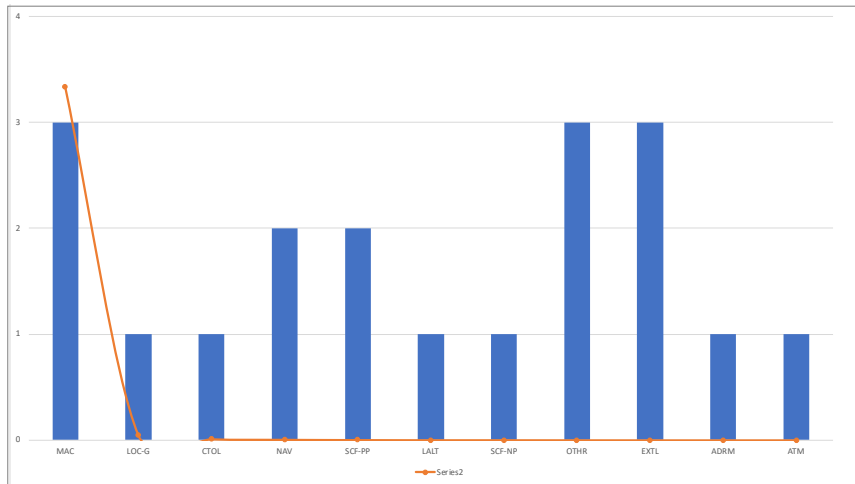
Fonte: ANAC

A categoria LOC-I representa a maioria do risco em NC. Existe ainda algum risco nas categorias CTOL, SCF-PP, MAC e ATM e apenas um risco residual nas restantes categorias.

5.4. Operações de Combate a Incêndios (NRO-FF)

O Gráfico 5.7 mostra a distribuição das Categorias e o risco médio de cada categoria nas Operações de Combate a Incêndios, em 2025.

Gráfico 5.7: Categorias atribuídas às ocorrências de Combate a Incêndios em 2025.

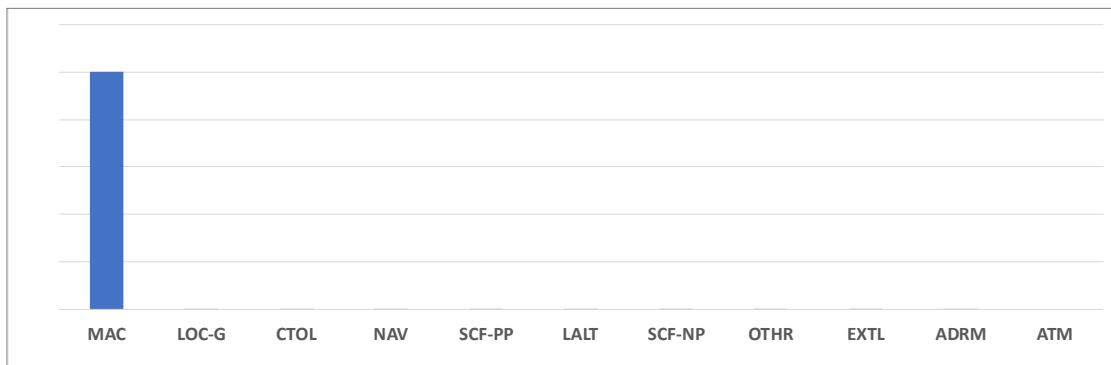


Fonte: ANAC

Apesar das operações de Combate a Incêndios decorrerem em condições muito adversas que podem originar vários problemas, eventualmente graves, o número de comunicações de ocorrências quase só ocorre em situações de acidentes ou incidentes graves. O número de ocorrências e das categorias de ocorrência que lhes são atribuídas é muito baixo e, provavelmente, muito inferior ao real.

Finalmente, verifica-se que as ocorrências relativas à categoria MAC apresentam um risco médio elevado, quando comparadas com as restantes. Esta análise tem uma fiabilidade reduzida, devido ao baixo número de ocorrências comunicadas.

Gráfico 5.8: Risco agregado por categoria em 2025 para NERO-FF.

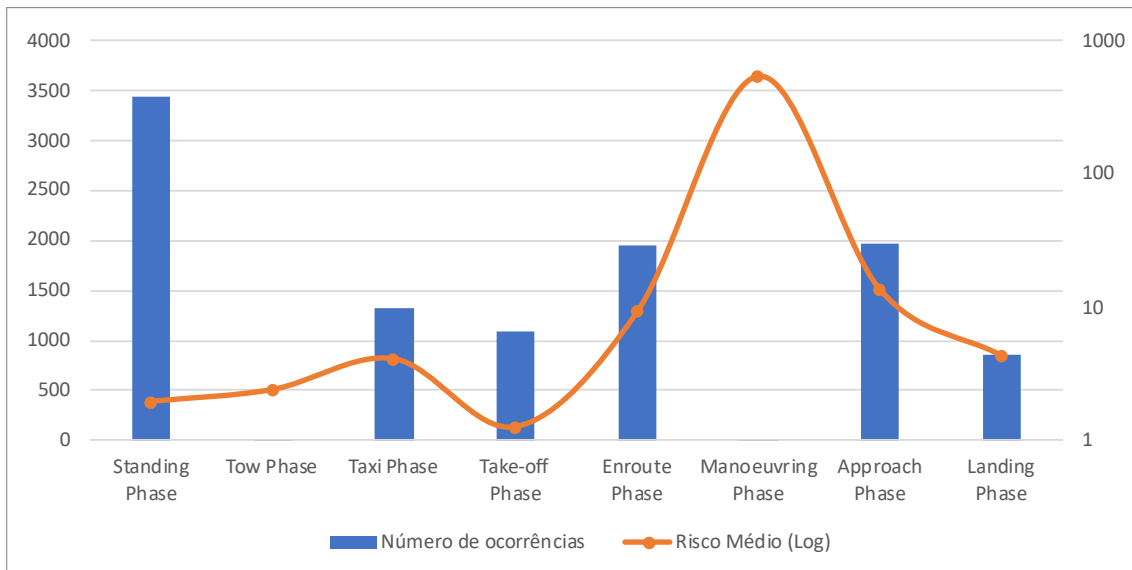


Fonte: ANAC

A categoria MAC representa a maioria do risco em NRO-FF, havendo um risco residual nas restantes categorias.

6. OCORRÊNCIAS POR FASE DE VOO

Gráfico 6.1: Número de ocorrências e risco médio por fase de voo em 2025



Fonte: ANAC

No gráfico 6.1 pode-se constatar que a fase de voo com maior número de ocorrências reportadas é “Standing”, com 3444 ocorrências. Porém, esta é a fase com o segundo menor risco por ocorrência (1.96), logo a seguir à descolagem (com 1.26). Na outra ponta do espectro de risco temos a fase de “Manoeuvring”, com apenas 22 ocorrências, mas um risco médio por ocorrência de 546.

Adicionalmente, houve 900 ocorrências classificadas como “Other”, “Unknown” ou sem qualquer fase atribuída, com um risco médio de 3.33.

Tabela 6.1: Categorias de ocorrência com maior prevalência por fase de voo em 2025

STANDING PHASE	TOW PHASE	TAXI PHASE	TAKE-OFF PHASE	ENROUTE PHASE	MANOEUVRING PHASE	APPROACH PHASE	LANDING PHASE	OTHERS
RAMP	RAMP	NAV	BIRD	SCF-NP	OTHR	OTHR	BIRD	ATM
OTHR	ADRM	RAMP	SCF-NP	NAV	SCF-NP	SCF-NP	ARC	OTHR
SCF-NP	GCOL	SCF-NP	OTHR	SEC	MAC	CFIT	OTHR	SCF-NP
ADRM	OTHR	ATM	NAV	ATM	EXTL	WSTRW	SCF-NP	ADRM
SEC		OTHR	SEC	OTHR	LALT	SEC	LOC-I	SEC

Fonte: ANAC

Na tabela 6.1 podemos ver quais foram as cinco categorias de ocorrência com maior prevalência por fase de voo, estando estas ordenadas da mais recorrente à menos. É de notar que as ocorrências OTHR na fase de aproximação provêm, na sua maioria, de aproximações não estabilizadas. As ocorrências ATM com fase *Others*, são essencialmente, ocorrências técnicas com equipamentos de navegação aérea. Convém ainda salientar que a fase de reboque (*Tow*) não lista cinco categorias, mas apenas quatro, devido ao baixo número de ocorrências nesta fase.

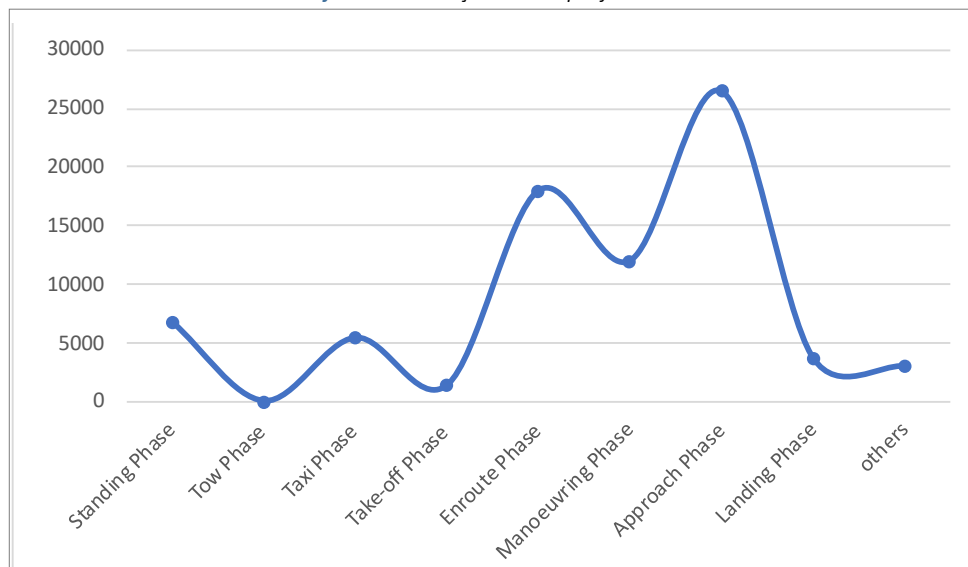
Tabela 6.2: Key Risk Areas com maior prevalência por fase de voo em 2025³

STANDING PHASE	TOW PHASE	TAXI PHASE	TAKE-OFF PHASE	ENROUTE PHASE	MANOEUVRING PHASE	APPROACH PHASE	LANDING PHASE	OTHERS
FSP		GD	AU	AC	AU	AU	EXC	AC
GD	GD	CR	EXC	AU	OTH	TC	AU	TC
OTH	OTH	EXC	AC	SEC	AC	AC	OTH	AU
AU		AU	FSP	FSP	OBS	EXC	GD	OTH
EXC		FSP	SEC	OTH	SEC	SEC	CR	GD

Fonte: ANAC

Na tabela 6.2 podemos ver quais foram as cinco áreas de risco fundamental com maior prevalência por fase de voo. Na fase *standing*, temos como principal risco Incêndio, fumo e pressurização. Este risco está essencialmente associado a ocorrências com *dangerous goods* não declarados. Na fase de reboque apenas estão listadas duas áreas de risco devido ao baixo número de ocorrências nesta fase. As ocorrências da fase *others* decorrem, essencialmente, da falha de sistemas ATM.

Gráfico 6.3: Pontuação de risco por fase de voo



Nota: Risco Acumulado por fase de voo
 Fonte: ANAC

No Gráfico 6.3 pode-se verificar que a fase com maior risco acumulado é a de aproximação, seguida da fase de rota.

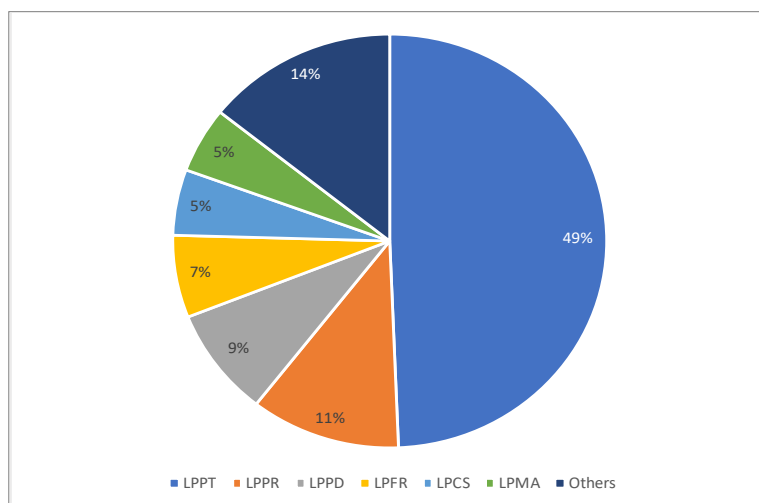
³ Para facilidade de visualização, foram usadas as siglas com as seguintes correspondências:

- AC – Airborne collision;
- AU – Aircraft upset (loss of control);
- CR - Collision on runway;
- EXC – Excursion;
- FSP - Fire, smoke and pressurization;
- GD – Ground damage;
- OBS – Obstacle collision in flight;
- OTH – Other injuries;
- SEC – Security;
- TC – Terrain collision.

7. OCORRÊNCIAS DE INTERESSE PARA AERÓDROMOS

Em 2025, conforme mostrado no gráfico 7.1, entre os Aeródromos Nacionais, o mais representado em termos de ocorrências é Lisboa, com 49%. Segue-se o do Porto, com 11%, Ponta Delgada com 8%, e Faro com 6%. Nas seguintes posições estão Cascais e Funchal com 5%, havendo ainda 14% de ocorrências nos restantes aeródromos nacionais.

Gráfico 7.1: Ocorrências de interesse para aeródromos em 2025



Nota: Ocorrências por Aeródromo

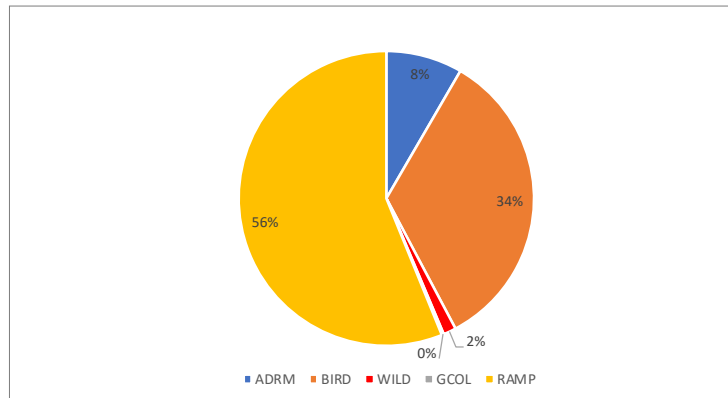
Fonte: ANAC

Em 2025, as 2211 ocorrências nas Categorias ADRM, BIRD, WILD, GCOL e RAMP representaram cerca de 19% da totalidade das ocorrências em aeródromos nacionais.

Algumas ocorrências, além de significativas para a operação de aeronaves, são relevantes para os aeródromos, como é o caso das Categoria “BIRD” e “WILD”, pois as colisões com aves (e vida selvagem) obrigam a pôr em campo sistemas de proteção, estabelecer rotinas de vigilância, etc. Outras, porém, não são de interesse para os aeródromos, como, por exemplo, os casos de falhas mecânicas numa aeronave. Neste caso não existe qualquer ação preventiva que um aeródromo possa tomar. Finalmente, há categorias que abrangem ocorrências de interesse para o aeródromo misturadas com outras sem interesse, como é o caso de RAMP.

A distribuição das ocorrências de interesse para aeródromos é apresentada no Gráfico 7.2

Gráfico 7.2: Ocorrências de interesse para aeródromos em 2025



Nota: Ocorrências por Aeródromo

Fonte: ANAC

De acordo com o gráfico 7.2 destacam-se duas categorias: BIRD e RAMP. Relativamente à categoria RAMP, esta dimensão de notificações deve-se à especificidade de operações no solo de aeronaves e veículos com muita propensão para ocorrências, conforme as tendências demonstradas nos aeródromos.

A dimensão apresentada na categoria BIRD resulta de fatores ambientais e migratórios das aves cuja presença se verifica na proximidade dos aeródromos em Portugal, não ocorrendo uma distribuição uniforme no território nacional.

8. OCORRÊNCIAS DE INTERESSE PARA A NAVEGAÇÃO AÉREA

As ocorrências relacionadas com os serviços e as instalações de navegação aérea em espaço aéreo controlado são repartidas no Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/1018 essencialmente pelas seguintes três áreas: as relacionadas com aeronaves; as que representam degradação ou perda total de serviços ou de funções; e outras ocorrências. Estas últimas estão ligadas a questões de declaração de emergências, interferência com aeronaves ou com o próprio serviço de navegação aérea, etc.

8.1. Acidentes de Interesse para o ATM

Em Portugal, em 2025, não houve acidentes com ocorrências no qual o serviço ATM estivesse diretamente envolvido.

8.2. Ocorrências de Quase Colisão

Em Portugal, em 2025, não houve incidentes graves com perda de separação, tanto no solo como em voo, com contribuição direta do órgão ATM/ATS.

8.3. Potencial para Colisão ou Quase Colisão

Este tipo de ocorrência tem menor gravidade e inclui os incidentes em que houve incursão de pista ou desvio às autorizações concedidas pelo controlo de tráfego aéreo. Em 2025, houve 477 casos, dos quais

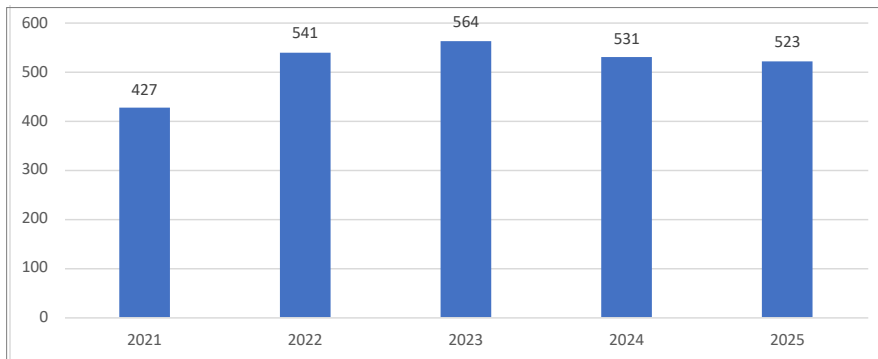
66 relativos a incursão de pista, e 411 relativos a desvios às autorizações concedidas pelo controlo de tráfego aéreo.

8.4. Ocorrências Técnicas de ATM

As ocorrências técnicas de ATM cobrem os casos em que houve uma situação de incapacidade para prover serviços de Gestão de Tráfego Aéreo ou em que houve falha nas funções de Comunicação, Vigilância, Processamento/Distribuição de dados, Navegação, ou Segurança do sistema ATM.

No período de cinco anos em apreço, constata-se um acréscimo do número de ocorrências comunicadas até 2023, tendo havido um decréscimo em 2024 e 2025. Estando a cultura de reporte consolidada neste tipo de ocorrências, o decréscimo poderá advir da melhoria da fiabilidade dos sistemas que resulta, entre outros fatores, de uma boa cultura de segurança.

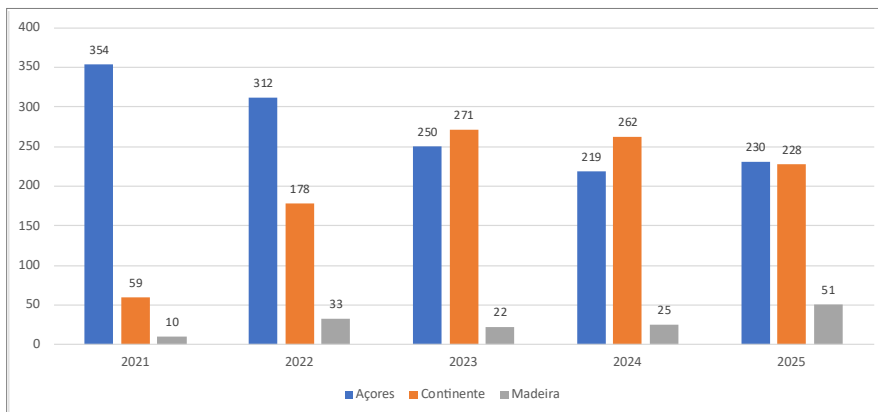
Gráfico 8.1: Ocorrências técnicas de ATM



Fonte: ANAC

Detalhando por região, obtém-se o gráfico 8.2 que contempla a segregação das comunicações de ocorrências entre Portugal continental e as regiões autónomas.

Gráfico 8.2: Ocorrências técnicas de ATM por região (2021 a 2025)



Fonte: ANAC

No gráfico 8.2 constata-se que a inversão de tendência crescente de comunicações de ocorrências técnicas de ATM, em 2024 e 2025, resultou do decréscimo de comunicações de ocorrências nos Açores e Portugal continental. Apesar do aumento de comunicações na Madeira, estas têm pouca expressão face ao total nacional.

9. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

O [Regulamento \(UE\) 996/2010](#) estabelece, no artigo 18.º, o tratamento a dar às recomendações de segurança emitidas pela Autoridade responsável pelas investigações de segurança na aviação civil. Em Portugal essa entidade é o GPIAAF. Devem também obedecer aos princípios e requisitos estabelecidos pela ICAO, em particular, no [Anexo 13](#) e na Parte IV do Doc. 9756.

As recomendações são uma proposta de ação, emitida por uma Autoridade responsável pelas investigações de segurança, com a intenção de prevenir acidentes e incidentes e que, em caso algum, constitui presunção de culpa ou responsabilidade por um acidente ou incidente. Cada Recomendação de Segurança é baseada em informações resultantes de uma investigação de segurança ou em outra fonte, como por exemplo um estudo sobre segurança. As Recomendações de Segurança podem ser dirigidas à Autoridade Competente (em Portugal, a ANAC) ou a qualquer outra entidade com responsabilidade ou interesse na melhoria da Segurança Operacional aeronáutica.

A ANAC, enquanto Autoridade Nacional, analisa as recomendações de segurança recebidas que lhe digam respeito, e informa a entidade emissora, no prazo de 90 dias, das ações que tomou ou que tem em consideração, ou, se for o caso, da razão pela qual não considera necessário tomar ações.

Caso sejam consideradas recomendações “adotadas”, é planeada uma ou mais ações e monitorizada a sua execução. Quando são classificadas como “não adotada” não foram consideradas aplicáveis ou relevantes. Em qualquer dos casos, serão sempre comunicadas à entidade que originou as Recomendações de Segurança, quais as ações desenvolvidas pela ANAC, sendo que as “não adotadas” são acompanhadas de parecer devidamente fundamentado para a sua não adoção.

Toda a informação é mantida atualizada e disponível para consulta pública, a bem da transparência e possibilidade de evolução dos níveis de segurança operacional da aviação civil, através do [Portal ECCAIRS SRIS2](#).

Quadro 9.1: Recomendações de Segurança endereçadas pelo GPIAAF à ANAC

ANO	ANAC	NÍVEL DE ADOÇÃO			ESTADO		
		ADOTADA	PARCIALMENTE ADOTADA	NÃO ADOTADA	ABERTA	IMPLEMENTADA	ENCERRADA
2021	2	-	1	1	-	1	2
2022	3	1	2	-	-	3	3
2023	2	2	-	-	2	-	-
2024	-	-	-	-	-	-	-
2025	3	2	1	-	3	1	-

Fonte: ANAC

10. CONCLUSÕES

Em 2025, apesar de não haver qualquer acidente fatal a lamentar, houve um aumento muito significativo do número de acidentes não fatais e de incidentes graves. Este aumento centrou-se principalmente nas operações SPO e RPAS.

O volume de ocorrências reportadas aumentou em linha com o restante período tanto em valor absoluto como no número de ocorrências por 100 000 movimentos.

Em 2025 continua a haver uma preponderância clara das ocorrências reportadas em CAT, havendo uma clara sub-representação dos restantes tipos de operações.

O risco agregado e médio continua a decrescer, sendo menos de um quinto do risco de 2024.

ANEXO A - CATEGORIAS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

Categoria	Designação
ADRM	... Aeródromo
AMAN	... Manobra abrupta
ARC	... Contacto anormal com a pista
ATM/CNS	... Falha ou degradação em gestão de tráfego aéreo
BIRD	... Colisão com aves
CABIN	... Segurança na cabine
CFIT	... Voo controlado contra o terreno
CTOL	... Colisão com obstáculos durante descolagem ou aterragem
EVAC	... Evacuação
EXTL	... Carga externa
F-NI	... Fogo/Fumo sem impacto
F-POST	... Fogo/Fumo após impacto
FUEL	... Combustível
GCOL	... Colisões no solo
GTOW	... Reboque de planadores
ICE	... Gelo
ISEC	... Segurança da informação
LALT	... Operação intencional a baixa altitude
LOC-G	... Perda de controlo no solo
LOC-I	... Perda de controlo em voo
LOLI	... Perda de condições de sustentação (planadores)
MAC	... "Airprox"/alerta de TCAS/perda de separação/quase colisão em voo /colisão em voo
MED	... Medicina
NAV	... Erros na navegação
OTHR	... Outros
RAMP	... Operações na placa
RE	... Saída de pista
RI	... Incursão na pista
SCF-NP	... Falha de sistemas ou componentes de célula
SCF-PP	... Falha de sistemas ou componentes de motor
SEC	... Atos contra a segurança ou ilegais
TURB	... Turbulência
UIMC	... Entrada não intencional em condições meteorológicas por instrumentos
UNK	... Desconhecido ou indeterminado
USOS	... Aterragem antes, depois ou ao lado da pista
WILD	... Vida selvagem
WSTRW	... Cisalhamento de vento ou tempestade

Nota:

Estas categorias são estabelecidas e mantidas permanentemente atualizadas na [taxonomia](#) do ECCAIRS 2, e são baseadas no trabalho desenvolvido pela CICTT.



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