



CIRCULAR TÉCNICA DE INFORMAÇÃO

ADVISORY CIRCULAR

CTI 03-03 - EDIÇÃO 3

ASSUNTO: Comunicação de ocorrências relacionadas com as condições técnicas, manutenção e reparação de aeronaves.

1.0 APLICABILIDADE

Todas as Organizações de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade (CAMO), de Manutenção (AMO) e de Produção (POA) sob supervisão da ANAC.

2.0 DATA DE ENTRADA EM VIGOR

Esta CTI tem efeito a partir de 2 de janeiro de 2019.

3.0 OBJETIVO

Esta CTI tem por objetivo divulgar os requisitos regulamentares referentes à comunicação, análise e acompanhamento de ocorrências relacionadas com as condições técnicas, manutenção e reparação de aeronaves.

4.0 DESCRIÇÃO

4.1 Enquadramento Legal

i. Regulamento (UE) 376/2014

Relativo à comunicação, análise e acompanhamento de ocorrências na aviação civil, altera o Regulamento (UE) 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e da Comissão Regulamentos (CE) 1321/2007 e (CE) 1330/2007.

ii. Regulamento de Execução (UE) 2015/1018

Lista as ocorrências abrangidas pelo sistema de comunicação obrigatória. Esta CTI apenas abrange as ocorrências listadas no seu Anexo II.

iii. **Regulamento (UE) 1321/2014**

Através dos requisitos do Anexo I, M.A.202, e do Anexo II, 145.A.60, este regulamento acumula a obrigatoriedade de comunicação de ocorrências ao Estado de Registo, à Organização responsável pelo Certificado de Tipo ou pelo Certificado de Tipo Suplementar e, se aplicável, ao Operador.

iv. **Regulamento (UE) 748/2012**

Através do requisito do Anexo I, 21.A.3A, estabelece a obrigatoriedade de uma organização de produção, no que respeita à comunicação de ocorrências, acrescentando sua comunicação à EASA.

4.2 Comunicação de Ocorrências

O Regulamento (UE) 376/2014 estabelece dois sistemas de comunicação de ocorrências, que se distinguem pela sua obrigatoriedade de comunicação à ANAC:

- Comunicação de Ocorrência Obrigatória (MOR); e
- Comunicação de Ocorrência Voluntária (VOR).

São necessários observar dois critérios para considerar uma ocorrência de comunicação obrigatória:

- o indivíduo que comunica a ocorrência está englobado pela definição do Artigo 4º (6) do Regulamento (EU) 376/2014; e
- a ocorrência está descrita no Artigo 4º do Regulamento (UE) 376/2014 e encontra-se discriminada no Regulamento de Execução (UE) 2015/1018.

Esta CTI visa reforçar os requisitos regulamentares referentes apenas às ocorrências relacionadas com as condições técnicas, manutenção e reparação de aeronaves e, por isso, é possível limitar a definição dos critérios anteriores:

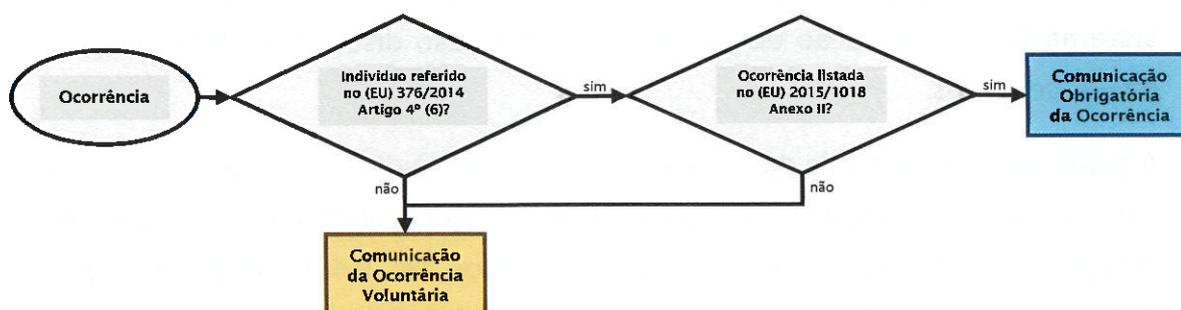
- *“Indivíduo que comunica a ocorrência está englobado pela definição do Artigo 4º (6) do Regulamento (EU) 376/2014”:*
 - i) O piloto-comandante ou, nos casos em que o piloto-comandante esteja incapaz de comunicar a ocorrência, outro membro da tripulação que se lhe siga na cadeia de comando de uma aeronave;
 - ii) As pessoas que desempenham funções de conceção, construção, gestão da continuidade da aeronavegabilidade, manutenção ou modificação de

uma aeronave, ou dos equipamentos ou peças relacionados com a mesma;

iii) As pessoas que assinam os certificados de avaliação da aeronavegabilidade, ou de aptidão para o serviço de uma aeronave, ou de equipamentos ou peças relacionados com a mesma.

• “Ocorrência está descrita no Artigo 4º do Regulamento (UE) 376/2014 e encontra-se discriminada no Regulamento de Execução (UE) 2015/1018”:

i) Neste caso, refere-se unicamente as ocorrências listadas no Anexo II do Regulamento de Execução (EU) 2015/1018.



Fluxograma 1 - Ocorrência de Comunicação Obrigatória vs Voluntária

As organizações CAMO e AMO que identifiquem ocorrências que cumpram com o exposto nos parágrafos anteriores, devem ainda, comunicar ao Estado de Registo, à organização responsável pelo Certificado de Tipo ou pelo Certificado de Tipo Suplementar e, se aplicável, ao Operador. No caso das organizações POA, as ocorrências de comunicação obrigatória devem ser igualmente comunicadas à EASA.

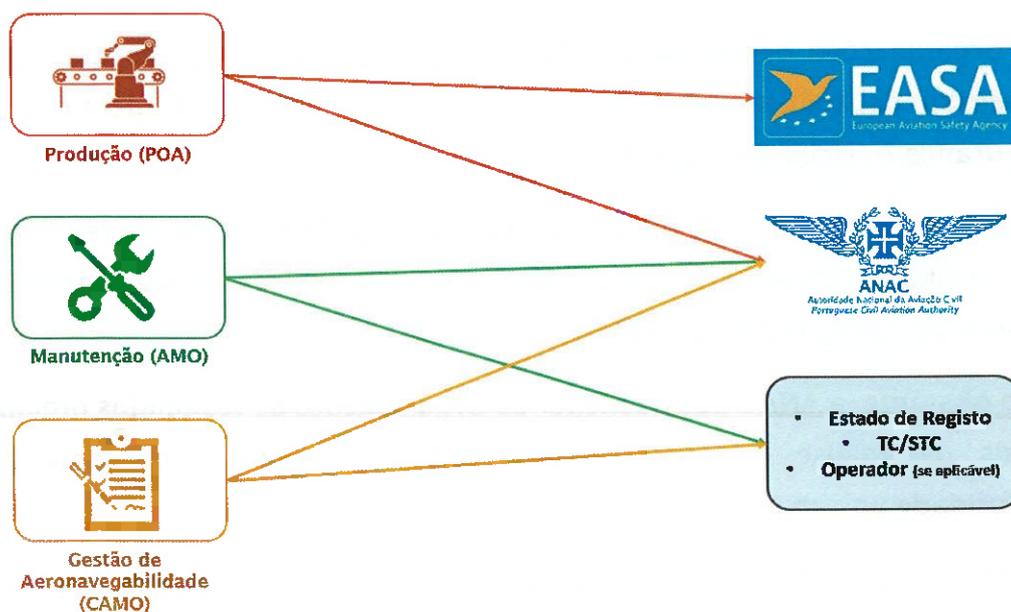


Figura 1 - Responsabilidades de comunicação no caso de deteção de uma ocorrência de comunicação obrigatória

Uma ocorrência é de comunicação voluntária quando alguma das condições acima não é verificada. Não obstante, uma ocorrência de cariz voluntário que envolva risco real ou potencial para a segurança da aviação civil deve ser comunicada à ANAC.

Assim, para dar cumprimento às referidas disposições, as organizações devem estabelecer procedimentos internos nos respetivos manuais clarificando os dois sistemas de comunicação, obrigatória e voluntária.

4.3 Sistema de Armazenamento das Ocorrências

As organizações devem armazenar as informações dos reportes das ocorrências do sistema de comunicação obrigatória e, se for caso disso, voluntária, numa ou mais bases de dados.

A capacidade da base de dados deve ser adequada à dimensão da Organização e deve constar, no mínimo, num ficheiro de dados que contenha os campos de dados obrigatórios comuns e, se for caso, os campos de dados obrigatórios específicos presentes no Anexo I do Regulamento (EU) 376/2014 e os campos solicitados nos Anexos I e II do Regulamento (EU) 1321/2014.

As organizações, através dos procedimentos internos, devem descrever como é feito esse armazenamento.

4.4 Análise e Acompanhamento das Ocorrências

As organizações devem desenvolver um procedimento interno que estabeleça um processo de análise de todas as ocorrências com vista a identificar perigos na segurança e riscos associados.

Quando, na sequência da análise, a organização identifica riscos reais ou potenciais, os resultados preliminares da análise e as ações corretivas ou preventivas a tomar devem ser comunicadas à ANAC.

Não obstante, a ANAC pode solicitar às Organizações os resultados preliminares e/ou finais da análise de qualquer ocorrência que tenha sido comunicada a esta Autoridade.

Os resultados dessas análises devem ser comunicados também a quem reporta.



Fluxograma 2 - Comunicação da Análise das Ocorrências Obrigatória

4.5 Comunicação à Autoridade

A comunicação das ocorrências pelo sistema de comunicação obrigatório e, sempre que possível voluntário, deve ser feita em formato normalizado de modo a facilitar o intercâmbio de informações.

A ANAC possui 3 vias de comunicação, no entanto deve ser privilegiado, sempre que possível, o uso do email. Essas vias são:

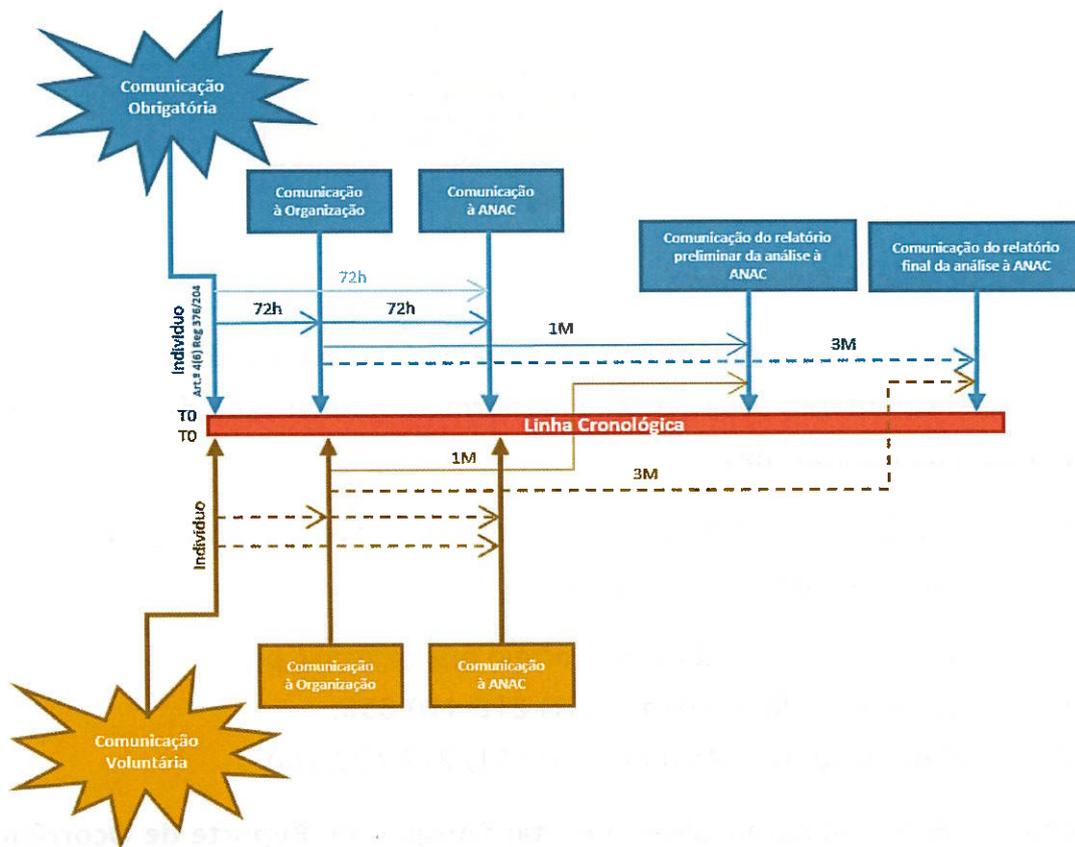
- i) e-mail, através da caixa de correio ops.sa@anac.pt;
- ii) Fax, através do número (+351) 218 410 656;
- iii) Telefone, através do número (+351) 218 423 500.

A Comissão Europeia desenvolveu o **Portal Europeu de Reporte de Ocorrências de Aviação**, www.aviationreporting.eu, que é uma alternativa aceite pela ANAC.

4.6 Prazos Legais

- i. Os indivíduos referidos no Artigo 4º (6) devem comunicar as ocorrências de comunicação obrigatória dentro de 72 horas após tomar conhecimento da mesma, a menos que circunstâncias excepcionais o impeçam.
Note-se que os indivíduos anteriormente referidos, se pertencentes à organização CAMO, AMO ou POA, são considerados a organização, remetendo para o ponto ii.
- ii. As organizações CAMO, AMO e POA devem comunicar à ANAC as ocorrências detetadas o mais rápido possível e, em qualquer caso, no máximo em 72 horas após o conhecimento da ocorrência.
- iii. Quando aplicável, as organizações devem transmitir à ANAC os resultados preliminares da análise dentro de 30 dias a partir da data de comunicação da ocorrência pelo notificador.

- iv. Quando aplicável, as organizações devem transmitir à ANAC os resultados finais logo que disponíveis e num prazo máximo de três meses a partir da data de comunicação da ocorrência.



Fluxograma 3 - Linha cronológica e prazos legais

4.7 Cultura Justa, confidencialidade e desidentificação

As organizações devem adotar procedimentos internos que corroborem e descrevam uma política de Cultura Justa (“*Just Culture*”).

A comunicação de uma ocorrência não é anónima, mas o regulamento exige que as Organizações tomem as medidas necessárias para garantir a confidencialidade adequada dos detalhes das ocorrências contidas na sua base de dados. Além disso, a ANAC encarrega-se também que nenhum dado pessoal seja registado na sua base de dados ou transmitido interna e externamente.

As organizações devem encorajar os colaboradores a relatar informações relacionadas com a segurança da aviação civil, bem como devem contribuir para a proteção adequada dos indivíduos mencionados nos relatórios de ocorrências, tendo em conta uma política de não punição pelas suas ações, omissões ou decisões tomadas que sejam proporcionais à sua experiência e treino.

No entanto, é de salientar que situações de óbvia negligência, violações intencionais e atos destrutivos não devem ser tolerados.

5.0 REFERÊNCIAS

- Regulamento (UE) N.º 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho de 04 de julho de 2018, e subsequentes emendas;
- Regulamento (UE) 1321/2014 da Comissão de 26 de novembro de 2014, e subsequentes emendas;
- Regulamento (UE) 748/2012 da Comissão de 3 de agosto de 2012, e subsequentes emendas;
- Regulamento (UE) 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, e subsequentes emendas;
- Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 da Comissão de 29 de junho de 2015, e subsequentes emendas;
- *GUIDANCE MATERIAL of Regulation (EU) No 376/2014:*
ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancemateria1376.pdf

6.0 OBSERVAÇÕES

Esta CTI anula e substitui a CTI 03-03 EDIÇÃO 2.

O Presidente do Conselho de Administração



Luís Miguel Silva Ribeiro

EDIÇÃO 3 DE 17 DE DEZEMBRO DE 2018

EDIÇÃO 3 DE 17 DE DEZEMBRO DE 2018

Luiz Miguel Silva Ribeiro



O Presidente do Conselho de Administração

Esta CTI anula e substitui a CTI 03-03 Edição 2.

6.0 RESERVAÇÕES

Este documento contém informações confidenciais e de propriedade exclusiva da Companhia. Qualquer divulgação não autorizada de informações contidas neste documento constitui violação das obrigações de sigilo e confidencialidade estabelecidas no Regulamento Interno de Controle de Acesso e Segurança da Informação da Companhia e pode resultar em sanções disciplinares e/ou legais.

Este documento não constitui oferta ou solicitação de compra ou venda de qualquer instrumento financeiro, nem recomendação de qualquer natureza, e não deve ser considerado como base para qualquer decisão de investimento.

Este documento não constitui oferta ou solicitação de compra ou venda de qualquer instrumento financeiro, nem recomendação de qualquer natureza, e não deve ser considerado como base para qualquer decisão de investimento.

Este documento não constitui oferta ou solicitação de compra ou venda de qualquer instrumento financeiro, nem recomendação de qualquer natureza, e não deve ser considerado como base para qualquer decisão de investimento.

Este documento não constitui oferta ou solicitação de compra ou venda de qualquer instrumento financeiro, nem recomendação de qualquer natureza, e não deve ser considerado como base para qualquer decisão de investimento.

Este documento não constitui oferta ou solicitação de compra ou venda de qualquer instrumento financeiro, nem recomendação de qualquer natureza, e não deve ser considerado como base para qualquer decisão de investimento.

Este documento não constitui oferta ou solicitação de compra ou venda de qualquer instrumento financeiro, nem recomendação de qualquer natureza, e não deve ser considerado como base para qualquer decisão de investimento.