ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

Autoridade Nacional da Aviação Civil
Aeroporto Humberto Delgado, 1749-034 Lisboa
Tel. +351 21 284 22 26 | E-mail: geral@anac.pt

CIA n.º 06/2026

Data: 27 de agosto de 2026

ASSUNTO: SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA E VOLUNTÁRIA DE OCORRÊNCIAS

1. Introdução

Em 24 de abril de 2014, foi publicado o 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.

De acordo com a alínea f) do n.º 6 do artigo 4.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, a ANAC é a autoridade competente para efeitos de recolha, de avaliação, de tratamento e de armazenamento, proteção e divulgação das comunicações de ocorrências no âmbito da aviação civil, e conforme o Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Este Regulamento estabelece regras em matéria de comunicação de ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam corrigidas ou tratadas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes, outras pessoas e equipamentos ou instalações que afetem a operação de voo da aeronave.

As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação abrangidas pelas categorias listadas no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento acima identificado são obrigatoriamente comunicadas à ANAC através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências pelas pessoas singulares identificadas no n.º 6 do citado artigo.

Complementarmente, o Regulamento de Execução (UE) 2015/1018, da Comissão, de 29 de junho de 2015, veio estabelecer uma lista com a classificação das

ocorrências na aviação civil, que devem ser obrigatoriamente comunicadas nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Para reforçar a segurança da aviação é também necessário assegurar que as ocorrências que representam um risco real ou potencial para a segurança da aviação civil sejam comunicadas pelos seus profissionais. Para tal, os sistemas de comunicação obrigatória deverão ser complementados por sistemas de comunicação voluntária. Há várias categorias de pessoas singulares que trabalham ou que intervêm, de alguma outra forma, na aviação civil, e que são testemunhas de acontecimentos relevantes para a prevenção dos acidentes.

Assim, o Regulamento (UE) n.º 376/2014 estipula, no seu artigo 5.º, a criação de um sistema de comunicação voluntária de ocorrências. Esse sistema é utilizado para facilitar a recolha de elementos de ocorrências, e de informações relacionadas com a segurança, cuja comunicação não seja obrigatória.

O Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, veio introduzir alterações no Regulamento (UE) n.º 376/2014, tendo, porém, mantido inalteradas as regras relativas à comunicação obrigatória de ocorrências.

O Regulamento de Execução (UE) 2019/947, da Comissão, de 24 de maio de 2019, relativo às regras e aos procedimentos para a operação de aeronaves não tripuladas, com a última redação dada pelo Regulamento de Execução (UE) 2021/1166 da Comissão, de 15 de julho de 2021, veio estabelecer, no n.º 2 do artigo 19.º, a obrigatoriedade de cada operador de UAS comunicar à autoridade competente qualquer ocorrência relacionada com a segurança operacional e qualquer troca de informações relativas aos seus UAS em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014.

O Regulamento Delegado (UE) 2022/1645 da Comissão, de 14 de julho de 2022 e o Regulamento de Execução (UE) 2023/203 da Comissão, estabelecem regras no que diz respeito aos requisitos de gestão dos riscos de segurança da informação com potencial impacto na segurança da aviação, definindo nas normas IS.D.OR.230 e IS.I.OR.230 que todos os incidentes de segurança da informação e vulnerabilidades relativos à segurança da informação, com potencial impacto na segurança da aviação, sejam comunicados nos moldes do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Por último, importa referir que o Decreto-Lei n.º 44/2023, de 12 de junho, estabelece o regime sancionatório aplicável às infrações às normas constantes do Regulamento (UE) 376/2014.

2. Objetivo

A presente CIA tem como objetivo explicar as regras inerentes ao sistema obrigatório de comunicação de ocorrências definido pela ANAC, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 376/2014. Este sistema garante a recolha de informações sobre ocorrências reportadas pelas organizações e pessoas singulares, de acordo com a legislação europeia em vigor.

Além disso, a mesma CIA apresenta também o sistema de comunicação voluntária de ocorrências, promovido pela ANAC, que visa reforçar a cultura de reporte e contribuir para o aumento da segurança da aviação civil.

3. Aplicabilidade

A presente CIA aplica-se a qualquer organização que forneça produtos de aviação e/ou que empregue, contrate ou utilize os serviços de pessoas obrigadas a comunicar ocorrências nos termos do n.º 6 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, bem como às pessoas singulares que trabalham ou intervêm, de alguma outra forma, na aviação civil.

Aplica-se igualmente às organizações sujeitas aos termos do Regulamento Delegado (UE) 2022/1645 da Comissão e do Regulamento de Execução (UE) 2023/203 da Comissão.

3.1 Neste contexto, aplica-se:

a) Às ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação que envolvam aeronaves civis abrangidas pelas seguintes categorias:
   – Operações com aeronaves;
   – Condições técnicas, manutenção e reparação das aeronaves;
   – Serviços e instalações de navegação aérea;
   – Aeródromos e serviços de terra.

b) Às ocorrências com aeronaves não tripuladas para as quais não seja exigido qualquer certificado nem declaração, nos termos do n.º 1 e 5 do artigo 56.º do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, desde que tenham causado vítimas mortais ou feridos graves ou envolvido aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas civis;

c) Às ocorrências suscetíveis de implicar um risco real ou potencial para a segurança da aviação, e que não sejam recolhidas através do sistema de comunicação obrigatória, ou outras informações relacionadas com a segurança que representem um perigo real ou potencial para a segurança da aviação;

d) Às ocorrências, incidentes de segurança da informação ou

vulnerabilidades de segurança da informação que possam representar um risco significativo para a segurança da aviação.

4. Referências

4.1. Decreto-Lei n.º 44/2023, de 12 de junho, que estabelece o regime sancionatório aplicável às infrações às normas constantes do Regulamento (UE) n.º 376/2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil;

4.2. Regulamento de Execução (UE) 2023/203, da Comissão, de 27 de outubro de 2022, que estabelece regras de execução do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito aos requisitos de gestão dos riscos de segurança da informação com impacto potencial na segurança da aviação, para as organizações abrangidas pelos Regulamentos (UE) n.º 1321/2014, (UE) n.º 965/2012, (UE),n.º 1178/2011, (UE) 2015/340 e os Regulamentos de Execução (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 da Comissão, e para as autoridades competentes abrangidas pelos Regulamentos (UE) n.º 748/2012, (UE) n.º 1321/2014, (UE) n.º 965/2012, (UE) n.º 1178/2011, (UE) 2015/340 e os Regulamentos de Execução (UE) 2017/373, (UE) n.º 139/2014 e (UE) 2021/664 da Comissão, e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1178/2011, (UE) n.º 748/2012, (UE) n.º 965/2012, (UE) n.º 139/2014, (UE) n.º 1321/2014, (UE) 2015/340 e os Regulamentos de Execução (UE) 2017/373 e (UE) 2021/664 da Comissão;

4.3. Regulamento Delegado (UE) n.º 2022/1645, da Comissão, de 14 de julho de 2022, que estabelece regras de execução do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos para a gestão de riscos de segurança da informação com impacto potencial na segurança da aviação para organizações abrangidas pelos Regulamentos da Comissão (UE) n.º 748/2012 e (UE) n.º 139/2014, e que altera os Regulamentos da Comissão (UE) n.º 748/2012 e (UE) n.º 139/2014;

4.4. Regulamento de Execução (UE) 2019/947, da Comissão, de 24 de maio de 2019, relativo às regras e aos procedimentos para a operação de aeronaves não tripuladas.

4.5. Regulamento (UE) 2018/1139, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho;

4.6. 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;

4.7. 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;

4.8. 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 e que revoga a Diretiva 94/56/CE;

4.9. Decreto-Lei n.º 318/99, de 11 de agosto, que estabelece os princípios reguladores da investigação de acidentes e incidentes com aeronaves civis e cria um gabinete responsável pela prevenção e investigação desses acidentes e incidentes, conforme previsto na Diretiva n.º 94/56/CE, de 21 de novembro;

4.10. Guidance Material - Regulation (EU) n.º 376/2014 and its implementing rules - Version 1 (December 2015), disponibilizado pela Comissão Europeia, apenas na língua inglesa, em suporte à plena implementação do Regulamento (UE) n.º 376/2014;

4.11. ECCAIRS Coding Guide V1.0 March 2022, disponibilizado pelo *Network of Analysts* da EASA, apenas na língua inglesa, partilhando boas práticas de codificação dos campos referentes ao Anexo I do Regulamento (UE) n.º 376/2014;

4.12. Guias ECCAIRS ANAC, disponibilizados pela Direção de Segurança da Aviação da ANAC, apenas na língua portuguesa e baseados no ECCAIRS *coding guidance*, partilhando boas práticas de codificação dos campos referentes ao Anexo I do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

5. Terminologia e Acrónimos

5.1. Terminologia

5.1.1. «Acidente», um acontecimento ligado à operação de uma aeronave que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efetuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o

momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado, no qual:

a) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido:
   – à sua presença na aeronave, ou
   – ao contacto direto com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave, ou
   – à exposição direta ao sopro dos reatores,

   exceto se os ferimentos resultarem de causas naturais, tiverem sido provocados à pessoa por ela própria ou por terceiros ou se os ferimentos forem sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação; ou

b) A aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afetem negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo e que normalmente exigiriam uma reparação considerável ou a substituição do componente afetado, exceto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitem a um único motor (incluindo a sua blindagem ou acessórios), às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneumáticos, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, para-brisas, revestimento da aeronave (como pequenas amolgadelas ou perfurações), ou em caso de danos menores nas hélices, pás principais, trem de aterragem, e danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves (incluindo perfurações do *radome*); ou

c) A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível

(artigo 2.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 996/2010);

5.1.2. «Aeronave a motor complexa»:

a) Um avião:
   – Com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg, ou
   – Certificado para uma configuração máxima superior a dezanove lugares, ou
   – Certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou
   – Equipado com (um) motor(es) turbojato(s)[1] ou mais do que um motor turbohélice; ou

b) Um helicóptero certificado:
   – Para uma massa máxima à descolagem superior a 3 175 kg, ou
   – Para uma configuração máxima superior a nove lugares, ou

[1] Motores *turbo-fan* são enquadrados como um tipo de turbo-jato.

– Para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou

c) Uma aeronave de rotor orientável
(Anexo I, n. º 129 do Regulamento (UE) n.º 965/2012);

5.1.3. «Aeronave não tripulada», uma aeronave operada ou concebida para operar autonomamente, ou para ser pilotada remotamente sem piloto a bordo (UAS)
(artigo 3.º, n.º 30 do Regulamento (UE) n.º 2018/1139);

5.1.4. «Ferimento grave», um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente, do qual resulte uma das seguintes consequências:

– Hospitalização por um período superior a 48 horas, no prazo de sete dias a contar da data em que o ferimento foi recebido;
– Fraturas ósseas, exceto fraturas simples dos dedos ou do nariz;
– Lacerações que provoquem hemorragias graves ou lesões de nervos, músculos ou tendões;
– Lesões de órgãos internos;
– Queimaduras de segundo ou terceiro grau ou queimaduras que afetem mais de 5 % da superfície do corpo;
– Exposição comprovada a substâncias infeciosas ou a radiações nocivas
(artigo 2.º, n.º 17 do Regulamento (UE) n.º 996/2010);

5.1.5. «Ferimento mortal», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte nos 30 dias seguintes à data do acidente
(artigo 2.º, n.º 5 do Regulamento (UE) n.º 996/2010);

5.1.6. «Incidente», uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações
(artigo 2.º, n.º 7 do Regulamento (UE) n.º 996/2010);

5.1.7. «Incidente grave», um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente, o que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com vista à realização de um voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado
(artigo 2.º, n.º 16 do Regulamento (UE) n.º 996/2010, figurando no seu Anexo uma lista não exaustiva de exemplos típicos de incidentes

suscetíveis de constituir incidentes graves, que se transpõe no Anexo A da presente CIA);

5.1.8. «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 (artigo 2.º, n.º 7 do Regulamento (UE) n.º 376/2014);

5.1.9. «Ocorrência de comunicação obrigatória», são as ocorrências identificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014. A classificação detalhada das ocorrências a que deve ser feita referência na comunicação, ao abrigo dos sistemas de comunicação obrigatória, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 376/2014, consta dos Anexos I a V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018;

5.1.10. «Ocorrência de comunicação voluntária», são os elementos de ocorrências que não possam ser recolhidos através do sistema de comunicação obrigatória, ou outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um perigo real ou potencial para a segurança da aviação (artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014);

5.1.11. «Organização», uma organização que forneça produtos de aviação e/ou que empregue, contrate ou utilize os serviços de pessoas obrigadas a comunicar ocorrências nos termos do artigo 4.º, n.º 6 do Regulamento (UE) n.º 376/2014.
(artigo 2.º, n.º 8 do Regulamento (UE) n.º 376/2014)

5.1.12. «Segurança da informação», a preservação da confidencialidade, integridade, autenticidade e disponibilidade das redes e dos sistemas de informação;

5.1.13. «Incidente de segurança da informação», uma ocorrência identificada de um estado de um sistema, serviço ou rede que indique uma possível violação da política de segurança da informação ou uma falha dos controlos de segurança da informação, ou uma situação anteriormente desconhecida que possa ser relevante para a segurança da informação;

5.1.14. «Risco para a segurança da informação», o risco para as operações organizacionais da aviação civil, os ativos, as pessoas singulares e outras entidades devido ao impacto potencial de um evento de segurança da informação. Os riscos para a segurança da informação estão associados ao potencial de as ameaças explorarem as vulnerabilidades de um ativo de informação ou de um grupo de ativos de informação;

5.1.15. «Ameaça», uma potencial violação da segurança da informação suscitada por uma entidade, circunstância, ação ou um evento suscetível de causar danos;

5.1.16. «Vulnerabilidade», uma falha ou deficiência de um ativo ou sistema, dos procedimentos, da conceção, da aplicação ou de medidas de segurança da informação que possam ser exploradas e resultem numa infração ou violação da política de segurança da informação.

5.2. Acrónimos

1) ADREP: *Accident/Incident Data Reporting*;
2) ANAC: Autoridade Nacional da Aviação Civil;
3) API: *Application Programming Interface*;
4) EASA: *European Union Aviation Safety Agency*;
5) ECCAIRS: *European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*;
6) GPIAAF: Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários;
7) IS: *Information Security*;
8) SMS: *Safety Management System;*
9) UAS: *Unmanned Aircraft System.*

6. Comunicação de Ocorrências

6.1. Regras Gerais

6.1.1. Entidade a quem devem ser remetidas as comunicações de ocorrências

Em Portugal, todas as ocorrências a que se refere o Regulamento (UE) n.º 376/2014 devem ser comunicadas à ANAC, através do Portal Europeu ECCAIRS 2. Além da comunicação à ANAC, todas as ocorrências que configurem acidentes ou incidentes graves, nos termos do Regulamento (UE) n.º 996/2010, devem também ser comunicadas de imediato ao GPIAAF.

6.1.2. Prazo de comunicação das ocorrências

Os Regulamentos da União Europeia estabelecem limites balizados no tempo para comunicação de ocorrências, conforme se evidencia de seguida:

	Pessoas identificadas no Ponto 6.2.2	Restantes profissionais de aviação	Organizações
Acidente / incidente grave	De imediato	De imediato	De imediato
Condição insegura que resulte num perigo imediato e particularmente significativo, em termos de segurança da informação	De imediato	Não aplicável	De imediato
Ocorrências obrigatórias	72 horas	Sem prazo, mas assim que possível	72 horas após conhecimento da ocorrência
Ocorrências voluntárias	Sem prazo, mas assim que possível	Sem prazo, mas assim que possível	Sem prazo, mas assim que possível

Nota 1: Em caso de comunicações muito urgentes, nomeadamente no caso de acidente, incidente grave ou condição insegura que resulte num perigo imediato e particularmente significativo, em termos de segurança da informação, no sentido de facilitar o cumprimento do disposto no artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010 e n.º 1) da alínea c) das normas IS.D.OR.230 e IS.I.OR.230, por remissão do Regulamento (UE) n.º 376/2014, é aceitável:

- comunicação por e-mail para reportedeocorrencias@anac.pt;
- comunicação via telefone para o número geral da ANAC, +351 218 423 500.

Esta comunicação não substitui a obrigação de comunicar a ocorrência posteriormente, no formato compatível com o ECCAIRS, no prazo de 72 horas e através dos métodos referidos na presente CIA.

Nota 2: O disposto na nota anterior não dispensa as organizações e/ou as pessoas singulares de dar cumprimento aos requisitos legais que imponham a obrigação de comunicar estas ocorrências às autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, pelas vias determinadas pelas mesmas. No caso nacional, essa entidade é o GPIAAF, devendo tal comunicação ser realizada por via telefónica para o número +351 915 192 963, e, logo que possível, através do formulário disponível no sítio www.gpiaaf.gov.pt ou envio do formulário da organização por e-mail para o endereço occreport@gpiaaf.gov.pt.

6.1.3. Organizações

As organizações estabelecidas em Portugal devem implementar um sistema de comunicação obrigatória de ocorrências de modo a facilitar a recolha dos elementos das ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação e designar uma ou mais pessoas responsáveis pela gestão independente da recolha, avaliação, tratamento, análise e armazenamento dos elementos das ocorrências.

Adicionalmente, as organizações devem dispor de um sistema de comunicação voluntária para facilitar a recolha de elementos de ocorrências que não possam ser recolhidos através do sistema de comunicação obrigatória e outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um perigo real ou potencial para a segurança da aviação.

As informações recebidas através de comunicação obrigatória ou voluntária podem ser integradas num sistema único.

No caso de organizações detentoras de várias certificações, poderá ser submetida uma comunicação de ocorrência integrada, apenas se:

a) a organização tiver estabelecido um sistema de comunicação de ocorrências integrando as suas várias certificações; e
b) se forem cumpridas as seguintes condições:
    i) a comunicação de ocorrência incluir toda a informação e perspetiva dos diferentes certificados detidos pela organização sobre a ocorrência;
    ii) a comunicação contiver todos os campos obrigatórios específicos e indicar claramente todos os certificados a que se refere; e
    iii) a autoridade competente para todos os certificados detidos pela organização for a ANAC.

6.1.4. Qualidade e conteúdo dos relatórios de ocorrências

As comunicações de ocorrências devem, no mínimo, incluir as informações relativas aos campos de dados obrigatórios comuns e específicos identificados no Anexo I do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e, bem assim, incluir uma classificação de risco para a segurança aplicável à ocorrência em questão (artigo 7.º, n.º 1 e 2).

Estes campos estão também devidamente assinalados com um "*" nos formulários disponibilizados na plataforma ECCAIRS.

De notar que os Regulamentos de Execução e Regulamentos Delegados decorrentes do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, podem conter requisitos

próprios de informação a fazer constar nas comunicações obrigatórias de ocorrências. Tais elementos devem ser comunicados ao abrigo do sistema estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014, e descrito na presente CIA.

Os campos "*Risk Mitig. Action*", "*Analysis / Follow Up*" ou "*Conclusions*" são tipicamente preenchidos para realizar o *follow-up* da ocorrência, requerido ao fim de 30 dias após a comunicação inicial. Deste *follow-up* devem constar resultados preliminares da análise efetuada, se os houver, ou se a análise pela organização ainda decorre.

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 um máximo de 90 dias após a comunicação inicial, deve ser preenchido o campo "*Conclusions*" e, se aplicável, o campo "*Risk Mitig. Action*". Destes campos devem constar os resultados finais das análises efetuadas, bem como as medidas corretivas ou preventivas determinadas como adequadas e necessárias. Esta análise da ocorrência, por parte da organização, deverá ser preenchida de acordo com o disposto nos pontos 4 e 5 do artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Informação adicional detalhada e material guia sobre qualidade de comunicação de ocorrências, baseado no ECCAIRS Coding Guide, estão também disponíveis no sítio da Internet da ANAC, na área de Comunicação de Ocorrências, facilitando e promovendo boas práticas de preenchimento dos campos a submeter, contendo exemplos práticos.

6.1.5. Envio de comunicações de ocorrências obrigatórias e voluntárias

As organizações e a ANAC devem armazenar os relatórios de ocorrências elaborados numa base de dados, sustentados pelos elementos recolhidos, devendo esta plataforma utilizar formatos compatíveis com o *software* ECCAIRS, bem como, com a versão da taxonomia em vigor, e a classificação ADREP (artigo 6.º, n.º 5 e artigo 7.º, n.º 4 do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

Para dar cumprimento ao requisito legal, relativo à compatibilidade da base de dados das organizações e da ANAC com o ECCAIRS, e a taxonomia em vigor, a comunicação de ocorrências deve ser realizada no sítio seguro de reporte centralizado "ECCAIRS 2 *Aviation Reporting*", pelas organizações e pessoas singulares.

No mesmo portal pode ser consultada a versão da taxonomia em vigor. Assim, deve ser utilizada uma das seguintes opções, com as características inerentes descritas na tabela e parágrafos seguintes.

<table>
<tr><th>Registo</th><th colspan="2">Método</th><th>Identificação</th><th>Notificação por e-mail</th><th>Atualização do registo</th></tr>
<tr><td>Sem pré-registo</td><td>Online</td><td>I report on my personal behalf / on behalf of my organisation</td><td>Opcional – pode ser anónimo</td><td>Se indicado</td><td>Não</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Com pré-registo</td><td>Online</td><td rowspan="4">Não aplicável</td><td rowspan="3">Conforme login</td><td rowspan="3">Sim</td><td rowspan="4">Sim</td></tr>
<tr><td>Offline (via pdf)</td></tr>
<tr><td>E5X</td></tr>
<tr><td>M2M</td><td>M2M</td><td>Não</td></tr>
</table>

Complementarmente à informação contida na tabela supra, adicionam-se os seguintes detalhes:

a) Sem pré-registo
- Opção disponível a todos os utilizadores, podendo comunicar ocorrências em nome individual ou pela organização em que se inserem.
- Deve ser selecionado Portugal na lista de Estados.
- Esta funcionalidade não permite qualquer atualização/retificação da ocorrência submetida, devendo, se tal for necessário, ser submetida nova comunicação com as conclusões de análise da ocorrência.

b) Com pré-registo
- Esta opção apenas se encontra disponível para utilizadores de organizações pré-registadas, devendo o pré-registo ser solicitado à ANAC através do preenchimento do formulário disponível no ECCAIRS, ou contactando o *email* reportedeocorrencias@anac.pt para suporte.
- O registo é autorizado à pessoa responsável na organização pela base de dados das ocorrências, usualmente o *Safety Manager*, que terá a possibilidade de gerir os acessos a outras pessoas na sua organização.
- Todas as ocorrências registadas ficam disponíveis para visualização e controlo, podendo ser editadas a qualquer momento (com exceção de ligações M2M, onde as atualizações devem ser realizadas no *software* da organização).

- Consoante as metodologias utilizadas, algumas opções adicionais ficam disponíveis:
  - *Online*: É possível interromper a comunicação gravando-a para futura retoma do processo.
  - *Offline* (via pdf): Na opção pdf, obtém-se um ficheiro "*smart* pdf" sendo possível o seu preenchimento com os dados relativos à ocorrência, em modo offline. Depois de gravado deverá ser feito o seu "*Upload*". De notar que os processos de *download/upload* do formulário pdf são dependentes de uma ligação à Internet.
  - E5X: Comunicação é realizada através do upload de ficheiro no formato E5X contendo os dados de comunicação de ocorrências, e respetivas atualizações, a ser obtidos do *software* de SMS da organização.
  - API (M2M): Mediante solicitação à ANAC, que fornecerá as instruções de uso após pré-registo, pode ser implementada uma API (M2M), que fará uma ligação entre o *software* de SMS da organização e o ECCAIRS 2, permitindo enviar diretamente as ocorrências, e respetivas atualizações, para o Portal, sem necessidade de "*login*" e respetivo "*Upload*" do ficheiro E5X, diminuindo assim a carga de trabalho associada ao procedimento.

A adição de anexos é sempre opcional, em qualquer metodologia, mas altamente recomendada, de forma a permitir uma melhor caracterização/análise da ocorrência pela ANAC.

Nota 1: Quando se comunica no sítio seguro de reporte centralizado "*Aviation Reporting"*, sem registo e em nome individual, existem publicados formulários específicos para diversas circunstâncias, devendo ser escolhido o mais apropriado à ocorrência em causa.

Nota 2: Quando se comunica em nome de uma organização, ficam disponíveis formulários relativos a diversas categorias de ocorrências que estão listadas nos Anexos I a VI do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018. Deverá ser selecionado o formulário adequado à categoria da ocorrência a comunicar.

Nota 3: É recomendado que as organizações solicitem o seu pré-registo na plataforma ECCAIRS, de modo a poderem usufruir da total potencialidade do sistema, em particular:

- adicionar e gerir os seus utilizadores ao sistema;
- possibilidade de pré-configurar determinados campos nas comunicações de ocorrência, facilitando a comunicação;
- controlar e atualizar permanentemente as suas comunicações, indicando a análise, conclusões e ações mitigadoras resultantes da ocorrência;
- estabelecer ligações por API ao seu *software*.

Para o fazer, devem preencher o formulário disponível no ECCAIRS. A ANAC disponibiliza na sua página de Internet, área de Comunicação de Ocorrências, um Guia para Administradores de organizações no ECCAIRS, explicando as funcionalidades e configuração das mesmas.

Nota 4: Para organizações pré-registadas que utilizem ficheiros E5X, produzidos pelo seu *software* de SMS, é recomendado o estabelecimento de ligação por API, dado que a mesma reduz significativamente o *workload* inerente ao processo de comunicação e atualização de ocorrências ao longo do tempo. Esta possibilidade é já oferecia por diversas soluções de *software*. Se necessário, contactar o *email* reportedeocorrencias@anac.pt para suporte.

Nota 5: De modo a facilitar o processo de comunicação de ocorrências, a ANAC disponibiliza, na página ANAC YouTube™, diversos vídeos explicativos sobre o processo de comunicação.

6.2. Comunicação obrigatória de ocorrências

6.2.1. Classificação das ocorrências de comunicação obrigatória

As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação, abrangidas pelas categorias enumeradas no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, são obrigatoriamente comunicadas pelas pessoas identificadas no n.º 6 deste mesmo artigo.

A lista com a classificação detalhada das ocorrências na aviação civil pertencentes a cada uma das categorias identificadas no n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014 encontra-se publicada no Regulamento de Execução (UE) 2015/1018, nos seus Anexos de I a VI.

Cada organização ou pessoa singular deve reportar de acordo com o Anexo que é aplicável à sua tipologia de atividade, sendo também relevante considerar a aeronave envolvida.

Cada Anexo está organizado de modo a associar as ocorrências relevantes aos tipos de atividade em que, de acordo com a experiência, são normalmente observadas. Esta estrutura não significa, contudo, que tais ocorrências deixem de dever ser comunicadas quando ocorram fora do âmbito das atividades a que estão associadas na lista.

De notar que, os Regulamentos de Execução e Delegados decorrentes do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, podem conter requisitos próprios de comunicação obrigatória de ocorrências (tipologias e conteúdos). Tais elementos devem ser comunicados ao abrigo do sistema estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 376/2014, e descrito na presente CIA.

Neste contexto, importa destacar que qualquer incidente ou vulnerabilidade de segurança da informação que possa representar um risco significativo para a segurança da aviação seja comunicado à ANAC, mediante a análise desenvolvida pela organização.

Por último, importa referir que a comunicação inerente ao Regulamento (UE) n.º 376/2014 não isenta as organizações de qualquer outra obrigação de comunicação a que estejam sujeitas, por via de aplicabilidade de outros regulamentos da União Europeia e nacionais, que não os acima referidos (p.ex. inerente ao Regulamento (UE) n.º 996/2010 ou Regulamento (UE) 2015/1998, entre outros). Nomeadamente, todos os acidentes e incidentes graves devem ser comunicados de imediato ao GPIAAF pelos canais próprios.

6.2.2. Responsáveis pela comunicação obrigatória de ocorrências

As pessoas singulares indicadas no artigo 4.º, n.º 6 do Regulamento (UE) n.º 376/2014, comunicam as ocorrências referidas no n.º 1 deste mesmo artigo e nos Anexos I a VI do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018, preferencialmente através do sistema criado na organização que o emprega, contrata ou recorre aos seus serviços, ou, em alternativa, através do sistema que a presente CIA estabelece.

Os operadores de UAS, para os quais não seja exigido qualquer certificado nem declaração, devem comunicar à ANAC quaisquer ocorrências e outras informações relacionadas com a segurança sempre que as mesmas envolvam as suas aeronaves não tripuladas e tiverem causado vítimas mortais ou feridos graves ou envolvido aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas, através do sistema que a presente CIA estabelece.

O *Guidance Material*, disponibilizado pela Comissão Europeia, apresenta uma listagem, não exaustiva, de obrigatoriedade de comunicação no ponto 2.3, considerando o responsável pela comunicação e o Anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018 que lhe é aplicável.

6.2.3. Comunicação obrigatória de ocorrências a outras entidades

O previsto na presente CIA não dispensa as organizações e/ou as pessoas singulares de dar cumprimento aos requisitos legais que imponham a obrigação de comunicar essas ocorrências a outras entidades, nomeadamente, mas não limitado, à EASA, demais autoridades competentes ou autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil do respetivo Estado da ocorrência.

6.3. Comunicação voluntária de ocorrências

As organizações estabelecidas em Portugal comunicam os elementos das ocorrências e as informações de segurança, recebidas de forma voluntária,

sempre que sejam suscetíveis de implicar um risco real ou potencial para a segurança da aviação, através da metodologia estabelecida na presente CIA para as ocorrências de comunicação obrigatória.

7. Revogação

A presente CIA revoga a CIA n.º 11/2025, de 9 de outubro de 2025; a CIA n.º 06/2024, de 25 de agosto de 2024 e a CIA n.º 07/2021, de 23 de fevereiro de 2021.

8. Data de entrada em vigor

A presente CIA entra em vigor no dia seguinte à sua publicação.

ANEXO A – Lista de exemplos de potenciais incidentes graves.

= FIM DA CIRCULAR =

O Vogal do Conselho de Administração

Duarte Nuno Lopes da Silva
ANAC - Vogal do Conselho de Administração
Assinado digitalmente em 21-09-2026 14:48

ANEXO A – Lista de exemplos de potenciais incidentes graves

Os incidentes a seguir enumerados são exemplos típicos de incidentes suscetíveis de constituir incidentes graves. Esta lista não é exaustiva e serve apenas como orientação para a definição de «incidente grave».

— uma situação de quase colisão que exija uma manobra para evitar uma colisão ou uma situação de perigo, ou que poderia ter sido evitada com medidas adequadas;
— impacto com o solo sem perda de controlo evitado por escassa margem;
— descolagem abortada numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;
— descolagem de uma pista encerrada ou ocupada, de um caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou de uma pista desafetada;
— aterragem ou tentativa de aterragem numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;
— desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto;
— incêndio ou fumo na cabina dos passageiros, nos compartimentos de carga ou no motor, mesmo que esses incêndios tenham sido extintos com a utilização de agentes extintores;
— acontecimentos que obriguem a tripulação de voo a utilizar as reservas de oxigénio de emergência;
— falha estrutural da aeronave ou desintegração do motor, incluindo as avarias não controladas dos motores de turbina, não classificadas como acidentes;
— disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo, que afetem significativamente a operação da aeronave;
— incapacidade física da tripulação durante o voo;
— quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência;
— incursões na pista classificadas no nível de gravidade A em conformidade com o manual sobre a Prevenção de Incursões em Pista (Doc. 9870 da OACI), que contém informações sobre as classificações de gravidade;
— incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragens antes da pista, saídas laterais da pista ou transposição dos limites finais da pista;
— falhas dos sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora do plano de voo aprovado ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave;
— falha de mais de um sistema num sistema redundante obrigatório para a orientação do voo e para a navegação.