



CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA PORTUGAL

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto Humberto Delgado / 1749-034 Lisboa
Tel: +351 218 423 502 / Fax: +351 218 410 612
AFS LPPTYAYI / E-mail: ais@anac.pt

CIA N.º: 19/2021

DATA: 01 de outubro de 2021

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

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.

Este Regulamento estabelece regras, nomeadamente, 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.

A ANAC é, de acordo com a alínea f) do n.º 6 do artigo 4.º dos seus Estatutos, aprovados e em anexo ao Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, 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 (artigo 6.º, n.º 3, alínea a) do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação abrangidas pelas categorias listadas no artigo 4.º, n.º 1 do acima identificado

Regulamento são obrigatoriamente comunicadas à ANAC através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências pelas pessoas singulares identificadas no n.º 6 do citado artigo.

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 artigo 4.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 376/2014.

Ambos os Regulamentos entraram em vigor em 15 de novembro de 2015.

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.

Neste contexto, e sem prejuízo da aplicabilidade direta e imediata às organizações e pessoas singulares das regras estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014, através da Circular de Informação Aeronáutica (CIA) da ANAC n.º 04/2021, de 10 de fevereiro, procedeu-se à divulgação e esclarecimento dos procedimentos a adotar na comunicação de ocorrências.

Sucedem que, as dificuldades sentidas na implementação do novo Portal Europeu do ECCAIRS 2 (*European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting*), se encontram ultrapassadas, tendo sido estabelecido que a comunicação de ocorrências passe a ser feita exclusivamente através do Portal Europeu do ECCAIRS 2 (<https://aviationreporting.eu>).

Por esta razão afigura-se necessário proceder a alterações à CIA n.º 04/2021, pelo que se opta, assim, e por facilidade, por a revogar e substituir na íntegra.

2. OBJETIVO

A presente CIA tem por objetivo divulgar e esclarecer as regras relativas ao sistema de comunicação obrigatório de ocorrências estabelecido pela ANAC, nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014, para facilitar a recolha dos elementos das ocorrências referidas no n.º 1 do mesmo artigo, recolhidos pelas organizações.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente CIA 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

(artigos 3.º, n.º 2, 1.º parágrafo e 4.º, n.º 1 do Regulamento (UE) n.º 376/2014)

b) Às ocorrências com aeronaves não tripuladas para as quais não seja exigido qualquer certificado nem declaração, nos termos do artigo 56.º, n.ºs 1 e 5 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;

(artigo 3.º, n.º 2, 2.º parágrafo do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e artigo 19.º, n.º 2 do Regulamento de Execução (UE) 2019/947)

c) Às ocorrências relativas às operações das aeronaves identificadas nas alíneas c), e) e f) do n.º 1 do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 2018/1139, com registo Português ou que permaneçam, devidamente autorizadas, em território nacional por períodos superiores a 90 dias;

(artigo 3.º, n.º 2, 3.º parágrafo do Regulamento (UE) n.º 376/2014 e artigo 19.º, n.º 2 do Regulamento de Execução (UE) 2019/947)

d) Às ocorrências relacionadas com aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas, incluindo os planadores e os veículos mais leves que o ar.

(Anexo V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018).

4. DEFINIÇÕES E SIGLAS

4.1 Definições

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

- «Ferimento grave», um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente, do qual resulte uma das seguintes consequências:
 - a) Hospitalização por um período superior a 48 horas, no prazo de sete dias a contar da data em que o ferimento foi recebido;
 - b) Fraturas ósseas, exceto fraturas simples dos dedos ou do nariz;
 - c) Lacerações que provoquem hemorragias graves ou lesões de nervos, músculos ou tendões;
 - d) Lesões de órgãos internos;
 - e) Queimaduras de segundo ou terceiro grau ou queimaduras que afetem mais de 5 % da superfície do corpo;
 - f) Exposição comprovada a substâncias infecciosas ou a radiações nocivas.
(artigo 2.º, n.º 17 do Regulamento (UE) n.º 996/2010)
- «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)
- «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)
- «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 de exemplos de incidentes graves)
- «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)

- «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;
- «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)
- «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)

4.2 Siglas

- ADREP: *Accident/Incident Data Reporting*;
- ANAC: Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- EASA: *European Union Aviation Safety Agency*;
- ECCAIRS: *European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*;
- GPIAAF: Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários.

5. REFERÊNCIAS

- 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;

- 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;
- 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;
- 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;
- 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.
- 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.

6. COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

6.1 Organizações

As organizações estabelecidas em Portugal devem estabelecer 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 (artigos 4.º n.º 1 e 6.º, n.º 1, ambos do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

6.2 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.

No Anexo V do referido Regulamento de Execução encontram-se listadas as ocorrências relacionadas com aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas, incluindo os planadores e os veículos mais leves que o ar.

As categorias das ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação estão, por facilidade, reproduzidas no Anexo I à presente CIA.

6.3 Responsáveis pela comunicação das 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 V 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.

A lista das pessoas singulares que devem comunicar as ocorrências está, por facilidade, reproduzida no Anexo II à presente CIA.

Cada operador de UAS deve comunicar à ANAC qualquer ocorrência relacionada com a segurança operacional e qualquer troca de informações relativa aos seus UAS que tiverem causado vítimas mortais ou feridos graves ou envolvido aeronaves que não sejam aeronaves não tripuladas, através do sistema que a presente CIA estabelece.

6.4 Entidade a quem devem ser remetidas as comunicações de ocorrências

As ocorrências a que se refere o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 376/2014 são comunicadas à ANAC, através **Portal Europeu ECCAIRS 2**

<https://aviationreporting.eu>

6.5 Qualidade e conteúdo dos relatórios de ocorrências

Os relatórios de ocorrências devem, no mínimo, incluir as informações relativas aos campos de dados obrigatórios comuns e aos campos de dados obrigatórios 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.ºs 1 e 2).

6.6 Envio das comunicações de ocorrências

As organizações devem armazenar os relatórios de ocorrências elaborados com base nos elementos das ocorrências recolhidos numa base de dados a qual deve utilizar formatos compatíveis com o *software* ECCAIRS, bem como, com a versão da taxionomia em vigor, e a classificação ADREP (artigos 6.º, n.º 5 e 7.º, n.º 4, ambos do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

Para dar cumprimento ao requisito legal relativo à compatibilidade da base de dados das organizações com o ECCAIRS 2 e a classificação ADREP, para a comunicação de ocorrências por uma organização (*I report on behalf of my organisation*) ou em nome individual (*I report on my personal behalf*), apresentam-se as seguintes opções:

a) Online

A comunicação é realizada através do preenchimento direto no sítio seguro de reporte centralizado “*Aviation Reporting*”

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

da Comissão Europeia, seleccionando o Estado Portugal na lista de Estados.

Se o notificador estiver previamente registado, deverá fazer “*login*”. A notificação da ocorrência também pode ser feita sem pré-registo. Em qualquer caso, o preenchimento é feito percorrendo as várias páginas que aparecem, customizadas, conforme a natureza da notificação, ou seja, conforme o Anexo aplicável do Regulamento de Execução (EU) n.º 2015/1018.

No fim da do preenchimento, depois de carregar no botão “*Finish*”, aparece a opção para anexar documentos adicionais.

Após a anexação ou não de documentos adicionais, aparece uma secção pedindo detalhes pessoais. Esta secção só aparece caso o notificador não tenha feito “*login*” e é sempre de preenchimento voluntário.

O notificador receberá um recibo da entrega da notificação apenas se tiver feito “*login*” no início ou se preencher os detalhes pessoais indicando o seu endereço de *email*.

Em qualquer altura do processo é possível cancelar o envio através de um botão colocado no topo da página.

Para os utilizadores que tenham feito *login* inicialmente, é possível interromper a notificação gravando-a para futura retoma do processo.

É possível ao notificador fazer uma das duas seguintes ações:

- Imprimir como “PDF”, de forma não editável e contendo toda a informação de que foi dado entrada, ou

- Descarregar como "PDF", sendo obtido um "smart PDF" com os dados já inseridos, que pode ser editado e depois recarregado no sistema.

ou,

b) Offline

A comunicação é realizada através da obtenção de um formulário no sítio seguro de reporte centralizado "Aviation Reporting"

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

da Comissão Europeia, selecionando a opção "Download".

Obtém-se um ficheiro "smart PDF" em que é possível o seu preenchimento com os dados relativos à ocorrência. Depois de gravada deverá ser feito o seu "Upload"

ou,

c) Por ficheiro E5X

A comunicação é realizada através do "Upload" do ficheiro de extensão E5X, obtido pela exportação dos dados existentes no sistema de SMS (*Safety Management System*) das organizações, no sítio seguro de reporte centralizado "Aviation Reporting"

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

da Comissão Europeia, selecionando o Estado Portugal na lista de Estados.

Esta opção apenas se encontra disponível para organizações pré-registadas, devendo o pré-registo ser solicitado à ANAC através do endereço de correio eletrónico:

reportedeocorrencias@anac.pt

O registo é autorizado à pessoa responsável na organização pela base de dados das ocorrências, usualmente o *Safety Manager*, que terá o poder de internamente autorizar o acesso a outras pessoas. Poderá também ser solicitado à ANAC, que fornecerá as instruções de uso após pré-registo, de uma API, que fará o *link* do SMS da organização ao ECCAIRS 2, para que se possa "descarregar" diretamente as ocorrências no Portal, sem ter que se fazer o "login" e respetivo "Upload" do ficheiro, diminuindo assim a carga de trabalho associada ao procedimento.

Nota 1: Quando se comunica em nome de uma organização ficam disponíveis cinco (5) formulários relativos a cada uma das cinco (5) categorias de ocorrências que estão listadas nos Anexos I a V do Regulamento de Execução (UE) 2015/1018. Deverá ser selecionado o formulário adequado à categoria da ocorrência a comunicar.

Nota 2: Quando se comunica em nome individual existe apenas um único formulário, publicado no sítio seguro de reporte centralizado “*Aviation Reporting*”.

Nota 3: A comunicação em nome individual de um operador de aeronave não tripulada, nos casos previstos nesta CIA, deve ser feita no formulário referido na Nota 2 e ser acompanhada de um formulário específico “Comunicação de Ocorrência com UAS” cujo modelo está disponível no Anexo III à presente CIA e cujo ficheiro editável a utilizar na comunicação se encontra disponível no sítio da *Internet* da ANAC na área de Comunicação de Ocorrências Aeronáuticas.

Nota 4: Em caso de comunicações muito urgentes, nomeadamente no caso de acidentes, é aceitável, no sentido de facilitar o cumprimento do disposto no artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010, por remissão do Regulamento (UE) n.º 376/2014, atender a um prazo de 6 horas para a notificação, através do envio de uma comunicação por *e-mail* para o endereço reportedeocorrencias@anac.pt ou, por via telefónica 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, em prazo mais alargado e através de um dos três métodos acima referidos.

6.7 Prazo de comunicação das ocorrências

As pessoas identificadas no Ponto 6.3 da presente CIA comunicam as ocorrências mencionadas no Ponto 6.2 da mesma, no prazo máximo de **72 (setenta e duas) horas**, após delas terem tido conhecimento, salvo se circunstâncias excecionais o impedirem (artigo 4.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 376/2014).

Na sequência da comunicação da ocorrência, as organizações certificadas ou aprovadas pela ANAC comunicam os elementos das ocorrências recolhidos logo que possível e, em todo o caso, no prazo de **72 (setenta e duas) horas** após terem tido conhecimento da ocorrência.

Os acidentes e incidentes graves devem ser comunicados à ANAC no prazo máximo de **seis (6) horas**.

6.8 Comunicação 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 ocorrências a outras entidades, nomeadamente à EASA e ao GPIAAF.

7. REVOGAÇÃO

A presente CIA revoga a CIA n.º 04/2021, de 10 de fevereiro de 2021.

8. DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor no dia 1 de outubro de 2021

=FIM DA CIRCULAR=

O Presidente do Conselho de Administração

Luis Miguel Silva Ribeiro

ANEXO I

«Artigo 4.º

Comunicação obrigatória

1. *As ocorrências suscetíveis de representar um risco grave para a segurança da aviação, abrangidas pelas categorias que se seguem, são comunicadas pelas pessoas enumeradas no n.º 6 através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências nos termos do presente artigo:*

- a) Ocorrências relacionadas com a operação das aeronaves, tais como:*
 - i) ocorrências relacionadas com uma colisão,*
 - ii) ocorrências relacionadas com a descolagem e a aterragem,*
 - iii) ocorrências relacionadas com o combustível,*
 - iv) ocorrências em voo,*
 - v) ocorrências relacionadas com a comunicação,*
 - vi) ocorrências relacionadas com ferimentos, emergências e outras situações críticas,*
 - vii) ocorrências relacionadas com a tripulação e com a incapacitação da tripulação,*
 - viii) ocorrências relacionadas com as condições meteorológicas ou com a segurança não operacional;*
- b) Ocorrências relacionadas com as condições técnicas, com a manutenção e com a reparação das aeronaves, tais como:*
 - i) defeitos estruturais,*
 - ii) mau funcionamento de sistemas,*
 - iii) problemas de manutenção e de reparação,*
 - iv) problemas de propulsão (incluindo os motores, as hélices e os sistemas de rotor) e problemas das unidades de energia auxiliares (APU);*
- c) Ocorrências relacionadas com os serviços e as instalações de navegação aérea, tais como:*
 - i) colisões, quase-colisões ou potencial para colisão,*
 - ii) ocorrências específicas de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea (ATM/ANS),*
 - iii) ocorrências operacionais de ATM/ANS;*
- d) Ocorrências relacionadas com os aeródromos e os serviços de terra, tais como:*
 - i) ocorrências relacionadas com as atividades e as instalações dos aeródromos,*
 - i) ocorrências relacionadas com a movimentação dos passageiros, da bagagem, do correio e da carga,*

iii) *ocorrências relacionadas com a assistência das aeronaves em terra e a sua manutenção.»*

[...]

NOTA: A lista com a classificação detalhada das ocorrências que devem ser obrigatoriamente comunicadas 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.

ANEXO II

**«Artigo 4.º
Comunicação obrigatória**

[...]

6. *As pessoas singulares a seguir indicadas comunicam as ocorrências referidas no n.º 1 através do sistema criado nos termos do n.º 2 pela organização que emprega, contrata ou recorre aos serviços do autor da comunicação; ou, em alternativa, através do sistema criado nos termos do n.º 3 pelo Estado-Membro em que a sua organização estiver estabelecida, ou pelo Estado-Membro que emitiu, validou ou converteu a licença do piloto; ou através do sistema criado nos termos do n.º 4 pela Agência:*

- a) 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 matriculada num Estado-Membro ou de uma aeronave matriculada fora da União mas utilizada por um operador em relação ao qual um Estado-Membro assegura a supervisão das operações, ou por um operador estabelecido na União*
- b) As pessoas que desempenham funções de conceção, construção, gestão da aeronavegabilidade permanente, manutenção ou modificação de uma aeronave, ou dos equipamentos ou peças relacionados com a mesma, sob a supervisão de um Estado-Membro ou da Agência;*
- c) As pessoas que assinam os certificados de avaliação da aeronavegabilidade, ou da colocação em serviço de uma aeronave, ou de equipamentos ou peças relacionados com a mesma, sob a supervisão de um Estado-Membro ou da Agência;*
- d) As pessoas que desempenham funções para as quais seja exigida uma autorização de um Estado-Membro enquanto agente de um prestador de serviços de tráfego aéreo com responsabilidade na área dos serviços de navegação aérea ou enquanto responsável pelo serviço de informação de voo;*
- e) As pessoas que desempenham funções relacionadas com a gestão da segurança de aeroportos a que se aplica o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (1);*
- f) As pessoas que desempenham funções ligadas à instalação, modificação, manutenção, reparação, vistoria, verificação em voo ou inspeção de instalações de navegação aérea sob a supervisão de um Estado-Membro;*
- g) As pessoas que desempenham funções ligadas à assistência em terra a aeronaves, incluindo o abastecimento de combustível, a preparação do manifesto de carga, o carregamento, o degelo e o reboque num aeroporto abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008.»*

ANEXO III

Formulários de Comunicação de Ocorrências com UAS



MODELO DE COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS UAS

Conforme determinado pelo Regulamento da Comissão (UE) n.º 376/2014, Artigo 3º, as informações a serem fornecidas quando a operação de um UAS resultou numa lesão fatal ou grave de uma pessoa na categoria aberta ou específica, ou esteve envolvida numa colisão ou quase colisão com uma aeronave tripulada.

Motivo da notificação	<input type="checkbox"/> Ferimentos fatais ou graves em pessoas <input type="checkbox"/> Interferência com aeronaves tripuladas <input type="checkbox"/> Eventos adicionais de acordo com o Artº 12º do Reg. (UE) 2019/947
Classe de ocorrência	Escolha um item
Tipo de evento	Escolha um item
No seu ponto de vista, indique qual é a causa provável para a ocorrência?	Escolha um item <input type="checkbox"/> Outro: Clique ou toque aqui para introduzir texto
Identificação do UAS (número de registo do operador)	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Modelo do UAS	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Tipo	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Nº. de série	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Marcação de conformidade CE ou marcação Europeia de classe de conformidade	Escolha um item _____, ou Escolha um item
Tipo de área de voo	Escolha um item
Classe SERA de espaço aéreo	Escolha um item
Espaço aéreo U	Escolha um item
Condições Meteorológicas	Velocidade do vento: Clique ou toque aqui para introduzir texto Precipitação: Escolha um item Visibilidade: Clique ou toque aqui para introduzir texto Temperatura: Clique ou toque aqui para introduzir texto Altura da base das nuvens: Clique ou toque aqui para introduzir texto
Identificação da ocorrência	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Reportado por*:	
Nome da pessoa	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Nome do Operador	Clique ou toque aqui para introduzir texto
Contacto, Data	Clique ou toque aqui para introduzir texto

* Consulte o verso para informação sobre dados pessoais

Os UAS que operam na categoria específica devem relatar, de acordo com o Regulamento de Execução da Comissão (UE) 2019/947, Artigo 12 (4 c VI), informações sobre os seguintes eventos:

1. Ocorrências ou outras informações relacionadas com a segurança, quando tenha ocorrido uma entrada não intencional dessas aeronaves não tripuladas numa zona geográfica adjacente classificada como proibida;

Ocorrências relacionadas com a segurança e a cibersegurança (interferência ilícita) que possam representar um risco para a segurança operacional, quando ocorram em espaço aéreo controlado ou em áreas povoadas;

3. Ocorrências relacionadas com a conceção ou avaria técnica da UAS e dos componentes instalados sempre que:

- O Step 9 melhorado (nota 1) é implementado para proteger o espaço aéreo e áreas adjacentes (se tal for necessário), incluindo o sistema de término de voo quando ativado (se a aeronave não tripulada estiver equipada);
- Avaria no equipamento de deteção e prevenção (DAA, "Detect and Avoid") e no dispositivo de identificação remoto (se equipado);
- Acidente cuja a causa esteja relacionada com os objetivos de segurança operacional técnicos (OSO, Operational Safety Objectives) relativos à conceção e desenho, em operações em que o risco intrínseco do solo e do ar resulta num SAIL ("Specific Assurance and Integrity Level") igual ou superior a III;
- Além disso, a perda de controlo de uma operação numa zona geográfica causada pelo: i. Piloto remoto; ii. Durante o voo, impossibilidade de recuperar a aeronave não tripulada (UA, "Unmanned Aircraft") devido a uma falha de hardware, software ou dos sistemas de navegação que resulte num voo fora do volume operacional autorizado;

4. Outros tipos de eventos definidos pela autoridade competente atendendo à natureza específica da operação autorizada.

Nota 1: Step 9 da Metodologia de Análise de Risco Operacional Específica (SORA, Specific operations risk assessment) tal como referido no AMC1 ao artigo 11 do Regulamento de Execução (UE) 2019/947 na sua versão atual.



MODELO DE COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS UAS

O Regulamento de Execução (UE) 2019/947 estabelece no n.º 2 do Artigo 19.º que as ocorrências de segurança com UAS devem ser reportadas de acordo com o Regulamento (UE) n.º 376/2014. Conforme este Regulamento, os operadores de aeronaves não tripuladas (UAS) que operem quer na categoria de operações abertas quer na categoria específica devem notificar todas as ocorrências de que:

- Resultem ferimentos mortais ou graves em pessoas
- Envolvam aeronaves que não sejam tripuladas

Esta notificação é feita através do portal Europeu de notificação de ocorrências situado em:

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

dirigindo ao Estado PORTUGAL o formulário aí disponível que contém informação mais genérica que deverá ser complementado com o presente formulário, que contém informação específica de ocorrências com UAS.

Ambos os formulários devem ser preenchidos e carregados (“*uploaded*”) no “*site*” indicado.

Esclarecimento

A comunicação de ocorrências da aviação civil visa reforçar a segurança da aviação, assegurando a recolha, o armazenamento, a proteção, o intercâmbio, a divulgação e a análise das informações pertinentes relativas à segurança da aviação civil.

A comunicação de ocorrências destina-se exclusivamente a prevenir acidentes e incidentes e não a imputar culpas ou responsabilidades.

A identificação de quem faz uma comunicação de ocorrência e os seus contactos é totalmente voluntária e poderá ser usada exclusivamente para solicitar informação relevante em falta ou pouco clara na narrativa.

Os relatórios de ocorrências recebidos pela ANAC são desidentificados, e os dados relativos à identidade dos autores das comunicações e das pessoas mencionadas nesses relatórios não são registados em nenhuma base de dados.



UAS OCCURRENCE REPORTING

As mandated by Commission Regulation (EU) n.º376/2014, Article 3º, information to be provided when the operation of a UAS resulted in a fatal or serious injury to a person in the Open or Specific category or was involved in proximity, near mid-air or midair collision with a manned aircraft.

Reason for reporting	<input type="checkbox"/> Fatal or serious injuries <input type="checkbox"/> Manned aircraft interference <input type="checkbox"/> Additional Events according to Implementing Regulation (EU) 2019/947
Occurrence class	Choose an item
Event type	Choose an item
In your perspective what is the probable cause for the occurrence?	Choose an item <input type="checkbox"/> Other: Click to insert text
UAS Identification (UAS operator registry number or registry marks)	Click to insert text
UAS model	Click to insert text
Type	Click to insert text
Serial number	Click to insert text
European conformity CE marking or European conformity class marking	Choose an item, or Choose an item
Flight area type	Choose an item
SERA Airspace class	Choose an item
U-Space airspace	Choose an item
Weather	Wind Speed: Click to insert text Precipitation: Choose an item Visibility: Click to insert text Temperature: Click to insert text Cloud base: Click to insert text
Occurrence Id	Click to insert text
Reported by*:	Click to insert text
Person name	Click to insert text
Operator name	Click to insert text
Contact, Date	Click to insert text

* see backpage for information on individual data

UAS operating in the Specific Category shall report, in addition, as per Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947, Article 12 (4 c VI) information about the following events:

1. Occurrences or other safety-related information when an unintended entry of such unmanned aircraft in an adjacent prohibited geographical area occurred;
2. Security and cyber security-related occurrences (unlawful interference) that could impose a safety risk, when occurred in controlled airspace or populated areas;
3. Occurrences related to design or technical failure of UAS and installations whenever:
 - a) Enhanced step 9 is implemented to protect adjacent areas and airspace (if required), including flight termination system when activated (if equipped);
 - b) Failure in Detect and Avoid related equipment and remote Identification (if equipped);
 - c) A crash occurred due to design related OSO's, in operations which the intrinsic ground and air risk produced a SAIL equal to or above III;
 - d) Additionally, loss of control of an operation in a geographical zone caused by:
 - i. Remote pilot;
 - ii. UAS not recovered during the in-flight due to a failure of hardware, software and navigation systems that lead to a flight outside the authorized operational volume;
4. Other types of events as defined by the competent authority due the specific nature of the authorized operation.

Note 1: Specific operations risk assessment methodology (SORA) Step 9 as published by AMC1 to article 11 of the Commission Implementing Regulation (UE) 2019/947 consolidated version.



UAS OCCURRENCE REPORTING

The Implementing Regulation (EU) 2019/947 establishes in paragraph 2 of Article 19 that safety occurrences with UAS must be reported in accordance with Regulation (EU) 376/2014 of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014. According to this Regulation, operators of unmanned aircraft (UAS) operating in either the open operations category or the specific category must notify all occurrences which:

- Result in fatal or serious injuries to a person
- Involve aircraft other than unmanned aircraft

This notification is made through the European occurrence notification portal located at:

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

sending to the PORTUGUESE State the form within available that contains more generic information complemented with this form, which contains specific information on occurrences with UAS. Both forms must be filled out and uploaded (“uploaded”) to the designated website.

Disclaimer

Civil aviation occurrence reporting aims to enhance aviation security by ensuring the collection, storage, protection, exchange, dissemination and analysis of relevant information relating to civil aviation security.

The communication of occurrences is exclusively intended to prevent accidents and incidents, and not to impute blame or responsibility.

The identification of the person reporting an occurrence and their contact details is completely voluntary and may be used exclusively to request relevant information that is missing or unclear in the narrative.

Occurrence reports received by ANAC are unidentified, and data relating to the identity of the authors of the communications and the persons mentioned in those reports are not registered in any database.