

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**PROPOSTA DE RESOLUÇÃO**

Trata-se de de readequação da Proposta de Ato 6743892 quanto a elementos de forma, sem alteração no mérito dos dispositivos, para fins de disponibilização da minuta de resolução por ocasião da divulgação da Consulta Pública nº 03/2022 no Portal da ANAC na internet.

ANEXO

RESOLUÇÃO Nº __, DE __ DE _____ DE ____.

Estabelece o Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira no âmbito da ANAC.

A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, no uso das atribuições que lhe foram outorgadas pelo art. 8º, incisos X e XI, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 3º do Decreto nº 9.880, de 27 de junho de 2019, nos arts. 16 e 17 do Anexo da Portaria Conjunta nº 2, de 20 de dezembro de 2017, e no Anexo I da Portaria Conjunta nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, considerando o que consta do processo nº 00058.044058/2021-32, deliberado e aprovado na __ª Reunião Deliberativa, realizada em __ de _____ de _____,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer o Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional para a Aviação Civil Brasileira, parte integrante da Política de Proteção de Dados e Informações de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, para coleta, registro, tratamento, proteção e monitoramento de dados e informações relativas aos perigos e riscos da aviação civil, com vistas à melhoria contínua da segurança operacional.

Art. 2º Para fins desta Resolução, são consideradas as seguintes definições:

I - ocorrência é o evento relacionado com a segurança operacional e que põe em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, que possa pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou outras pessoas, incluindo as ocorrências aeronáuticas;

II - reporte de segurança operacional é a notificação, não caracterizada como denúncia, de uma ocorrência;

III - Aeronave do Grupo A abrange:

a) avião, com qualquer das seguintes características:

1. peso máximo de decolagem (PMD) superior a 5.700 kg;
2. certificado para uma configuração máxima de mais de 19 assentos para passageiros;
3. certificado para operação com uma tripulação mínima de mais de um piloto; ou
4. equipado com motor turbojato ou mais de um motor turboélice.

b) helicóptero, com qualquer das seguintes características:

1. peso máximo de decolagem (PMD) superior a 3.175 kg;
2. certificado para uma configuração máxima de mais de 9 assentos para passageiros; ou
3. certificado para operação com uma tripulação mínima de mais de um piloto.

IV - Aeronave do Grupo B é a aeronave não incluída no Grupo A, e que não seja planador, balão, dirigível ou ultraleve.

Art. 3º São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I desta Resolução.

Parágrafo único. As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução.

Art. 4º Os reportes de segurança operacional gozarão dos benefícios da coleta, registro, tratamento, proteção e monitoramento de dados e informações estabelecidos na Política de Proteção de Dados e Informações de Segurança Operacional da

ANAC.

Art. 5º O descumprimento da obrigação de reportar a ocorrência no prazo determinado ensejará a aplicação de providências administrativas, conforme previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º Somente será aplicada providência administrativa sancionatória quando houver reincidência no descumprimento da obrigação de reportar, conforme prazos estabelecidos no Anexo II desta Resolução, contados a partir da data da ocorrência não reportada anteriormente.

§ 2º Para os operadores de planador, balão e dirigível, bem como para os responsáveis pela manutenção e/ou gerenciamento da aeronavegabilidade continuada de planador, balão ou dirigível, as providências administrativas terão caráter exclusivamente preventivo.

Art. 6º Permanecerão em vigor a comunicação de falhas e os relatórios de dificuldades em serviço previstos nos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBACs nºs 21, 121, 135 e 145, bem como os respectivos prazos, formatos e rol de ocorrências estabelecidos em cada regulamento, independentemente dos prazos previstos no art. 6º desta Resolução.

Parágrafo único. Deverão prevalecer os reportes previstos em regulamentos específicos, no caso de situações análogas, previstos no Anexo I deste regulamento.

Art. 7º A Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP deverá submeter à Diretoria Colegiada, em até 5 (cinco) anos após a vigência da presente Resolução, relatório sobre sua aplicação, eficácia e resultados, com a indicação de possíveis pontos para revisão.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor:

I - no dia __ de ____ de ____ (18 meses da data da publicação), quanto ao art. 5º; e

II - no dia __ de ____ de ____ (primeiro dia do mês seguinte à publicação, sendo no mínimo uma semana após a publicação, conforme art. 4º do Decreto 10.139/19), quanto aos demais dispositivos.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor-Presidente

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº __ DE ____ DE ____ DE ____.

LISTA DE OCORRÊNCIAS

1. OCORRÊNCIAS DE DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR DE AERONAVE DO GRUPO A

1.1 OPERAÇÕES AÉREAS

1.1.1 Preparação do voo

1.1.1.1. Utilização de dados incorretos ou de registros errados nos equipamentos usados na navegação ou nos cálculos de desempenho e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.1.1.2. Transporte ou tentativa de transporte de artigos perigosos em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorretos de artigos perigosos, ou ainda a descoberta de artigos perigosos não declarados.

1.1.2. Preparação da aeronave

1.1.2.1. Tipo de combustível errado ou combustível contaminado.

1.1.2.2. Falta de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado.

1.1.3. Decolagem e pouso

1.1.3.1. Excursão de pista de pouso e decolagem ou de pista de táxi.

1.1.3.2. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

1.1.3.3. Incursão na Área de Aproximação Final e de Decolagem (FATO).

1.1.3.4. Qualquer decolagem abortada.

1.1.3.5. Incapacidade de obter o desempenho requerido ou esperado durante uma decolagem, arremetida ou pouso.

- 1.1.3.6. Decolagem, aproximação ou pouso efetivo ou tentativa, com parâmetros de configuração incorretos.
- 1.1.3.7. Colisão com o solo (strike) da cauda, pá de hélice, ponta de asa ou nacele, durante a decolagem ou o pouso.
- 1.1.3.8. Continuação da aproximação sem satisfazer os critérios de aproximação estabilizada definidos pelo operador aéreo.
- 1.1.3.9. Continuação da aproximação por instrumentos abaixo dos mínimos publicados com referências visuais inadequadas.
- 1.1.3.10. Pouso de precaução ou forçado.
- 1.1.3.11. Pouso curto ou longo.
- 1.1.3.12. Pouso duro.
- 1.1.4. Qualquer fase do voo
 - 1.1.4.1. Perda de controle.
 - 1.1.4.2. Atitude indesejada da aeronave excedendo atitude de arfagem normal, ângulo de inclinação ou velocidade imprópria para as condições.
 - 1.1.4.3. Falha em manter a altitude designada.
 - 1.1.4.4. Ativação de qualquer proteção de envelope de voo, incluindo aviso de stall, stick shaker, stick pusher e proteções automáticas.
 - 1.1.4.5. Desvio não intencional da rota planejada ou designada de duas vezes o nível de desempenho de navegação requerido ou 10 milhas náuticas, o que for menor.
 - 1.1.4.6. Superação de limites constantes do manual de voo da aeronave.
 - 1.1.4.7. Operação com altímetro incorretamente regulado.
 - 1.1.4.8. Ocorrências relacionadas com o sopro de reatores ou com a perturbação de rotores ou hélices que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
 - 1.1.4.9. Desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa.
 - 1.1.4.10. Desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho.
 - 1.1.4.11. Desligamento de mais de um motor em voo.
 - 1.1.4.12. Interpretação errônea pela tripulação, de modos automáticos ou de qualquer outra informação recebida, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
 - 1.1.4.13. Alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.
 - 1.1.4.14. Cada interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.
- 1.1.5. Outros tipos de ocorrências
 - 1.1.5.1. Liberação não intencional de carga ou de outros equipamentos transportados externamente.
 - 1.1.5.2. Perda de consciência situacional (incluindo a situação dos sistemas, modos e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal).
 - 1.1.5.3. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.
 - 1.1.5.4. Qualquer ocorrência em que artigos perigosos tenham sido transportados, mas não tenham sido carregados, segregados, separados ou afixados de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenham sido transportados sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exija.

1.2. OCORRÊNCIAS TÉCNICAS

1.2.1. Estrutura e sistemas

- 1.2.1.1. Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave em voo.
- 1.2.1.2. Falha, mau funcionamento ou defeito na estrutura da aeronave que requeira grande ("major") reparo.
- 1.2.1.3. Trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC.
- 1.2.1.4. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante.

1.2.1.5. Perda de um sistema.

1.2.1.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo.

1.2.1.7. Perda de redundância de um sistema.

1.2.1.8. Vazamento de quaisquer fluidos que tenham resultado em perigo de incêndio ou possibilidade de contaminação de estrutura, sistemas ou equipamentos da aeronave, ou que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.2.1.9. Falha, mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível ou de um sistema de alijamento de combustível com consequências para o fornecimento, a distribuição ou fluxo do combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo.

1.2.1.10. Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicações erradas à tripulação.

1.2.1.11. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor).

1.2.1.12. Mau funcionamento de comandos de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados, por exemplo: dispositivos de sustentação (flaps/ slats auxiliares), de arrasto (spoilers), de controle de atitude (ailerons, estabilizadores horizontais, profundores, leme direcional).

1.2.1.13. Uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo.

1.2.2. Propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)

1.2.2.1. Avaria ou mau funcionamento significativo de qualquer peça ou comando de uma hélice, rotor ou grupo motopropulsor.

1.2.2.2. Dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistemas equivalentes.

1.2.2.3. Extinção, corte de qualquer motor ou de APU, quando necessário para o voo (por exemplo, em ETOPS (Extended Twin-engine Operations), sob MEL (Minimum Equipment List).

1.2.2.4. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (flameout).

1.2.2.5. Superação de limites durante funcionamento do motor, incluindo overspeed ou incapacidade de controlar a velocidade de qualquer componente rotativo de grande velocidade (por exemplo: APU, motores de partida pneumático, ACM, motor de turbina a ar, hélice ou rotor).

1.2.2.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobre velocidade (disparo) durante o voo.

1.2.2.7. O número de embandeiramento de hélice em voo, listado por tipo de hélice e motor e aeronave na qual estiver instalada. Embandeiramento de hélice com propósito de treinamento, demonstrações e exames em voo não precisam ser relatados.

1.2.2.8. Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor, grupo motopropulsor, APU ou transmissão e que resulte em uma ou mais das seguintes situações:

1.2.2.8.1. impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo;

1.2.2.8.2. impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou as rotações;

1.2.2.8.3. falha não contida de componentes/fragmentos.

1.2.2.9. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes.

1.2.2.10. remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento.

1.2.3. Outros tipos de ocorrências

1.2.3.1. Qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se, na opinião do operador, essa falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.

1.3. INTERAÇÃO COM OS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (ANS) E DE GERENCIAMENTO DO TRÁFEGO AÉREO (ATM)

1.3.1. Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condições de segurança.

1.3.2. Perda de comunicação prolongada com o ATS (Serviço de Tráfego Aéreo) ou a unidade de Gerenciamento do Tráfego Aéreo.

1.3.3. Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente à perda de separação.

1.3.4. Interpretação errada de comunicações rádio e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.3.5. Desvio intencional de instrução ATC que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.3.6. Não observância das distâncias mínimas de separação.

1.3.7. Desvio não intencional da aeronave em relação à autorização emitida pelo Controle de Tráfego Aéreo (ATC).

1.3.8. As ocorrências de LEVEL BUST que aconteceram em situações ou circunstâncias que possam constituir risco para a segurança do voo.

1.3.9. Violação do espaço aéreo, incluindo ingresso não autorizado em um espaço aéreo.

1.3.10. Ocorrências relacionadas com a similaridade de indicativos de chamada.

1.3.11. As interferências nas frequências (SMA) ou nos sinais dos sistemas de navegação.

1.3.12. Observação de Avifauna, Balão de Ar Quente, emissão de Raio Laser e RPA (DRONE), Parapente/Paraglide/Asa Delta, em situações ou circunstâncias que possam constituir risco para a segurança da navegação aérea.

1.4. EMERGÊNCIAS E OUTRAS SITUAÇÕES CRÍTICAS

1.4.1. Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado “MAYDAY” ou “PAN-PAN”).

1.4.2. Qualquer combustão, fusão, fumaça, vapor, formação de centelha, sobreaquecimento, incêndio ou explosão.

1.4.3. Fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.

1.4.4. Fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado.

1.4.5. Ar contaminado na cabine de comando ou de passageiros, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.4.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor, ou gases tóxicos ou nocivos no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.

1.4.7. Incapacidade da tripulação de voo ou de cabine de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência.

1.4.8. Utilização de qualquer equipamento de emergência ou procedimento não normal que afete o desempenho durante o voo ou no pouso.

1.4.9. Avaria de qualquer sistema ou equipamento de emergência ou de salvamento que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.4.10. Falha, mau funcionamento ou defeito em sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas.

1.4.11. Pressão de cabine incontrolável.

1.4.12. Nível perigosamente baixo de combustível ou quantidade de combustível no destino inferior à quantidade final de combustível requerida.

1.4.13. Qualquer utilização do sistema fixo de oxigênio da cabine de comando associada ao risco concreto de mudança nas condições do ambiente na cabine.

1.4.14. Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.

1.4.15. Fadiga da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar funções de voo de modo seguro.

1.5. AMBIENTE EXTERNO E METEOROLOGIA

1.5.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, com o solo ou com um obstáculo, incluindo quase colisão de voo controlado contra o terreno (quase CFIT).

1.5.2. ACAS RA (Aviso de Resolução do Sistema Anticolisão de Bordo).

1.5.3. Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, como, por exemplo, os avisos GPWS (Sistema de Alerta de Aproximação com o Solo)/TAWS (Sistema de Percepção e Aviso do Terreno).

1.5.4. Colisão com animais, incluindo com aves.

1.5.5. Danos causados por objetos estranhos/fragmentos (FOD).

1.5.6. Evento não previsto de más condições do pavimento da pista.

1.5.7. Eventos de esteira de turbulência.

1.5.8. Interferência na aeronave com armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, pipas, iluminações a laser, luzes de alta potência, lasers, Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas, aeromodelos ou meios semelhantes.

1.5.9. Queda de raio que tenha resultado em danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.

1.5.10. Evento com granizo que tenha resultado em danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.

1.5.11. Encontro com turbulência forte ou qualquer evento que resulte em ferimentos aos ocupantes ou relativamente ao qual se considere necessária uma inspeção da aeronave.

1.5.12. Encontro com "tesoura de vento" ou tempestade que tenha ou que possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.5.13. Evento de formação de gelo que resulte em dificuldades de controle da aeronave, danos à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.

1.5.14. Encontros com cinzas vulcânicas.

1.6. ASSISTÊNCIA À AERONAVE NO SOLO

1.6.1. Abastecimento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, nitrogênio, óleo e água potável).

1.6.2. Incursão na pista de pouso e decolagem ou na pista de táxi.

1.6.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou da pista de táxi.

1.6.4. Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas e do equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.

1.6.5. Interferências de veículos, equipamentos ou pessoas nas manobras de pushback, power-back ou taxiamento.

1.6.6. Assistência ou carregamento/embarque incorretos de passageiros, bagagem, correio ou carga, que possa ter um efeito significativo na massa e/ou equilíbrio da aeronave (incluindo erros graves nos cálculos do manifesto de carga).

1.6.7. Retirada de equipamento de apoio ao embarque que coloque em perigo os ocupantes da aeronave.

1.6.8. Arrumação ou proteção incorreta da bagagem, correio ou carga que possa, por qualquer razão, representar um perigo para a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes, ou impedir a evacuação de emergência.

1.6.9. Transporte, tentativa de transporte ou movimentação de artigos perigosos e que tenha ou possa ter colocado em perigo a segurança da operação ou conduzido a uma situação de falta de segurança (por exemplo: incidente ou acidente com artigos perigosos, ou a presença de artigos perigosos não declarados ou mal declarados, conforme definido nas seções 175.381, 175.383 do RBAC nº 175).

1.6.10. Não conformidade dos procedimentos em matéria de assistência em solo e manutenção de aeronaves, especialmente os aplicáveis ao reabastecimento ou carregamento, incluindo a instalação ou remoção incorreta de equipamento.

1.6.11. Derramamentos significativos durante o abastecimento.

1.6.12. Carregamento de quantidades incorretas de combustível, com possibilidade de ter um impacto significativo na autonomia, desempenho, equilíbrio ou resistência estrutural da aeronave.

1.6.13. Abastecimento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, nitrogênio, óleo e água potável).

1.6.14. Avaria, mau funcionamento ou defeito dos equipamentos no solo utilizados para a assistência no solo, que resultem em danos ou danos potenciais à aeronave, por exemplo, garfo de reboque ou GPU (grupo gerador).

1.6.15. Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado.

1.6.16. Danos causados à aeronave por equipamentos ou veículos de assistência no solo, incluindo danos não declarados anteriormente.

1.6.17. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

2. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO POR DETENTORES DE APROVAÇÃO DE PROJETO E/OU DE ORGANIZAÇÃO DE PRODUÇÃO

2.1. PRODUÇÃO

2.1.1. Ocorrências relacionadas com produtos ou artigos, conforme previsto no parágrafo 21.3(c) do RBAC 21, que tenham deixado o sistema da qualidade do detentor de aprovação de organização de produção com desvios em relação aos dados de projeto aplicáveis e que

possam resultar em uma potencial condição insegura, conforme identificada em conjunto com a organização responsável pelo projeto do produto ou artigo afetado. O reporte deve ser realizado conforme ocorrências e prazos previstos nas seções 21.3 e 21.4 do RBAC 21.

2.2. PROJETO

2.2.1. Qualquer falha, mau funcionamento, defeito ou outra ocorrência relacionada com um produto ou artigo, que tenha resultado ou possa resultar em uma condição insegura, conforme ocorrências e prazos previstos nas seções 21.3 e 21.4 do RBAC 21.

3. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO RESPONSÁVEL PELA MANUTENÇÃO E/OU GERENCIAMENTO DA AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA

3.1. Danos estruturais importantes (por exemplo: trincas, deformação permanente, delaminação, descolamento, combustão, desgaste excessivo ou corrosão) detectados durante as operações de manutenção da aeronave ou de um componente.

3.2. Vazamento ou contaminação grave de fluidos (por exemplo: água, combustível, óleo, gás ou outros fluidos).

3.3. Avaria ou mau funcionamento de qualquer peça de um motor ou grupo motopropulsor e/ou transmissão que resulte em uma ou mais das seguintes situações:

3.3.1. falha não contida de componentes/fragmentos;

3.3.2. falha na estrutura de suporte do motor.

3.4. Danos, avaria ou defeito da hélice e que possa conduzir à separação, durante o voo, da hélice ou de uma parte importante da hélice e/ou mau funcionamento do controle do hélice.

3.5. Danos, avaria ou defeito da caixa de velocidades/fixação do rotor principal que possa conduzir à separação, em voo, do conjunto do rotor e/ou mau funcionamento do comando do rotor.

3.6. Mau funcionamento significativo de sistemas ou equipamentos de segurança essenciais, incluindo os sistemas ou equipamentos de emergência durante os testes de manutenção, ou incapacidade de acionar esses sistemas após a manutenção.

3.7. Montagem ou instalação incorreta de componentes da aeronave detectada durante uma inspeção ou um procedimento de teste que não tinha essa finalidade específica.

3.8. Avaliação errada de um defeito ou não conformidade grave com a MEL e com os procedimentos do “Technical logbook”.

3.9. Danos graves no Sistema de Interconexão de Instalações Elétricas (EWIS).

3.10. Qualquer defeito em uma peça essencial com vida limitada e que conduza à sua retirada antes do término do tempo de vida previsto.

3.11. Utilização de produtos, componentes ou materiais de origem desconhecida ou suspeita, ou de componentes essenciais não aeronavegáveis.

3.12. Utilização de dados ou procedimentos de manutenção enganosos, incorretos ou insuficientes e que possam conduzir a erros graves de manutenção, incluindo dificuldades de linguagem.

3.13. Controle ou aplicação incorreta de limitações de manutenção ou manutenção programada.

3.14. Liberação de uma aeronave após manutenção, com não conformidade que coloque em perigo a segurança do voo.

3.15. Danos graves causados a uma aeronave durante as atividades de manutenção devido à manutenção incorreta ou utilização de equipamento de solo inadequado ou fora de serviço e que obriguem a serviços adicionais de manutenção.

3.16. Ocorrências relacionadas com combustão, fusão, fumaça, formação de centelha, sobreaquecimento ou incêndio.

3.17. Qualquer ocorrência de manutenção em que o desempenho humano, incluindo a fadiga do pessoal, tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

3.18. Mau funcionamento significativo, problema de confiabilidade ou problema recorrente de qualidade dos registros e que afete o sistema de registro de parâmetros de voo (tais como o sistema de registro de dados de voo, o sistema de registro de enlace de dados ou o sistema de registro de voz da cabine) ou falta de informação necessária para assegurar o funcionamento do sistema de registro de parâmetros de voo.

4. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR DE AERÓDROMO

4.1. Ocorrências relacionadas com aeronaves e obstáculos

4.1.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo.

4.1.2. Colisão com animais selvagens, incluindo com aves.

4.1.3. Excursão de pista de pouso e decolagem ou de pista de táxi.

4.1.4. Incursão efetiva ou potencial em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

4.1.5. Incursão ou saída da Área de Aproximação Final e de Decolagem (FATO).

4.1.6. Inobservância por parte das aeronaves ou veículos das autorizações, instruções ou restrições ao operar na área de movimento de um aeródromo (por exemplo, utilização errada da pista de pouso e decolagem, da pista de táxi ou da área restrita de um aeródromo).

4.1.7. Objetos estranhos na área de movimento do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

4.1.8. Presença de obstáculos, no aeródromo ou nas suas imediações, não publicados na AIP (Publicação de Informação Aeronáutica) ou em NOTAM (Aviso aos Aeronavegantes) e/ou que não estejam marcados ou iluminados de forma adequada.

4.1.9. Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, no pátio.

4.1.10. Efeito de sopra dos reatores, de corrente descendente do rotor ou de sopra da hélice.

4.1.11. Declaração de emergência (apelo 'MAYDAY' ou 'PAN-PAN').

4.2. Degradação ou perda total de serviços ou funções

4.2.1. Perda ou falhas de comunicação entre:

4.2.1.1. o aeródromo, um veículo ou o pessoal de terra e a unidade de serviços de tráfego aéreo ou unidade de serviços de gerenciamento de pátio;

4.2.1.2. a unidade de serviços de gerenciamento de pátio e a aeronave, um veículo ou a unidade de serviços de tráfego aéreo.

4.2.2. Avaria, mau funcionamento ou defeito significativo dos equipamentos ou sistemas do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

4.2.3. Deficiências significativas em relação à iluminação, à marcação ou à sinalização do aeródromo.

4.2.4. Falha do sistema de alerta de emergência do aeródromo.

4.2.5. Indisponibilidade dos serviços de salvamento e de combate a incêndios de acordo com os requisitos aplicáveis.

4.3. Outras ocorrências

4.3.1. Incêndio, fumaça ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

4.3.2. Ausência de notificação de uma mudança significativa nas condições de operação do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

4.3.3. Derramamentos significativos durante o abastecimento.

4.3.4. Incapacidade de lidar com as más condições do pavimento da pista.

4.3.5. Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.

4.3.6. Objetos estranhos na área de movimento do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

4.3.7. Presença de passageiros ou de pessoas não autorizadas, sem supervisão, no pátio.

4.3.8. Incêndio, fumaça ou explosões nas instalações, imediações e equipamentos do aeródromo e que tenham ou possam ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

4.4. Degradação ou perda total de serviços ou funções

4.4.1. Perda ou falha da comunicação com a aeronave, o veículo, a unidade de serviços de tráfego aéreo ou a unidade de serviços de gerenciamento de pátio.

4.4.2. Avaria, mau funcionamento ou defeito significativo dos equipamentos ou sistemas do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

4.4.3. Deficiências significativas em relação à iluminação, à marcação ou à sinalização do aeródromo.

5. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR DE AERONAVE DO GRUPO B

5.1. Operações aéreas

5.1.1. Perda de controle não intencional.

5.1.2. Pouso fora da área de pouso planejada. .

5.1.3. Incapacidade ou impossibilidade de obter o nível de desempenho esperado da aeronave em condições normais durante a decolagem, a subida ou o pouso.

5.1.4. Incursão de pista

5.1.5. Excursão de pista.

5.1.6. Qualquer voo efetuado de forma inadvertida com uma aeronave não aeronavegável ou cuja preparação incompleta tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

5.1.7. Entrada não intencional em condições IMC (Condições Meteorológicas de Voo por Instrumentos) com uma aeronave não certificada para IFR (Regras de Voo por Instrumentos) ou piloto não qualificado para IFR, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

5.1.8. Liberação não intencional de carga.

5.1.9. Interrupção para um voo, mudança não prevista da aeronave em rota, parada não prevista ou desvio de uma rota, causada por dificuldades ou mau funcionamento conhecidos ou suspeitos.

5.2. Ocorrências técnicas

5.2.1. Vibração intensa anormal (por exemplo: vibração ao nível do aileron ou do profundor, ou da hélice).

5.2.2. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobre velocidade (disparo) durante o voo.

5.2.3. O número de embandeiramento de hélice em voo, listado por tipo de hélice e motor e aeronave na qual estiver instalada. Embandeiramento de hélice com propósito de treinamento, demonstrações e exames em voo não precisam ser relatados.

5.2.4. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de combustível ou de um sistema de alijamento de combustível que afete o fluxo do combustível ou cause vazamento perigoso durante o voo.

5.2.5. Controles de voo que não funcionam corretamente ou estejam desconectados.

5.2.6. Uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandados de suas portas, durante o voo.

5.2.7. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo

5.2.8. Avaria ou deterioração substancial da estrutura da aeronave.

5.2.9. Falha, mau funcionamento ou defeito em estrutura da aeronave que requeira grande ("major") reparo.

5.2.10. Trincas, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maiores que os máximos aceitáveis pelo fabricante ou pela ANAC.

5.2.11. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peças estruturais que não sejam cobertas por instruções aprovadas do fabricante.

5.2.12. Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave ou instalação em voo.

5.2.13. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento ("flameout");

5.2.14. Desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa.

5.2.15. Desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho.

5.2.16. Desligamento de mais de um motor em voo.

5.2.17. Avaria de um motor, rotor, hélice, sistema de combustível ou outro sistema essencial.

5.2.18. Remoção não prevista de motor causada por dificuldades mecânicas conhecidas ou suspeitadas ou por mau funcionamento.

5.2.19. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause danos durante o voo ao motor, às estruturas adjacentes, a um equipamento ou componentes.

5.2.20. Vazamento de fluidos e que tenha resultado em perigo de incêndio ou na possibilidade de contaminação perigosa da estrutura, dos sistemas ou do equipamento da aeronave, ou colocado em risco os seus ocupantes.

5.2.21. Falha, mau funcionamento ou defeito em componentes ou sistemas da aeronave que resultem em tomadas de ações de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor).

5.2.22. Outros tipos de ocorrências: o operador deve relatar qualquer outra falha, mau funcionamento ou defeito em uma aeronave que ocorra ou seja detectada a qualquer momento, se, em sua opinião, essa falha, mau funcionamento ou defeito afetou ou poderá afetar a segurança da operação da aeronave.

5.3. Ocorrências específicas durante a assistência no solo

5.3.1. Abastecimento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, nitrogênio, óleo e água potável).

5.4. Interação com os serviços de navegação aérea e o gerenciamento de tráfego aéreo

5.4.1. Interação com serviços de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviços, comunicações contraditórias ou desvio em relação a um procedimento autorizado), que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

5.4.2. Violação do espaço aéreo.

5.5. Emergências e outras situações críticas

5.5.1. Ocorrência que leve a uma comunicação de emergência.

5.5.2. Incêndio, explosão ou falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gases tóxicos ou vapores tóxicos ou nocivos na aeronave.

5.5.3. Fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.

5.5.4. Fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado.

5.5.5. Alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.

5.5.6. Falha, mau funcionamento ou defeito em um sistemas de evacuação de emergência ou componentes, incluindo todas as portas de saída, sistemas de iluminação para evacuação encontrados defeituosos ou que falharem em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstrações ou aberturas inadvertidas

5.5.7. Incapacidade do piloto que leve à falta de aptidão para desempenhar funções.

5.6. Ambiente externo e meteorologia

5.6.1. Colisão no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo.

5.6.2. Quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo, que exija uma manobra de emergência para evitar colisão.

5.6.3. Colisão com animais, incluindo com aves, e que tenha resultado em danos à aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial.

5.6.4. Interferência com a aeronave por armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, pipas, iluminações a laser, lasers de alta potência, Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas, aeromodelos ou meios semelhantes.

5.6.5. Queda de raio que resulte em danos ou perda de funções da aeronave.

5.6.6. Encontro com turbulência grave e que tenha provocado ferimentos nos ocupantes da aeronave ou relativamente ao qual se considere necessário um "controle de turbulência" da aeronave após o voo.

5.6.7. Formação de gelo, incluindo no carburador, e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa

6. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR AÉREO EM PLANADOR

6.1. Operações aéreas

6.1.1. Perda de controle não intencional.

6.1.2. Ocorrência em que o piloto do planador foi incapaz de soltar o cabo do guincho ou a corda do rebocador e teve de recorrer a procedimentos de emergência.

6.1.3. Ato de soltar o cabo do guincho ou a corda do rebocador, que tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

6.1.4. No caso de um planador motorizado, avaria de um motor durante a decolagem.

6.1.5. Qualquer voo efetuado com um planador que não fosse aeronavegável ou cuja preparação incompleta tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

6.2. Ocorrências técnicas

6.2.1. Vibração intensa anormal (por exemplo: vibração ao nível do aileron ou do leme de profundidade, ou da hélice).

6.2.2. Controles de voo que não funcionam corretamente ou estejam desconectados.

6.2.3. Dano ou deterioração substancial da estrutura do planador.

6.2.4. Perda de qualquer parte da estrutura do planador ou instalação em voo.

6.3. Interação com os serviços de navegação aérea e o gerenciamento de tráfego aéreo

6.3.1. Interação com serviços de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviços, comunicações contraditórias ou desvio em relação a um procedimento autorizado), que tenha ou possa ter colocado em perigo o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

6.3.2. Violações do espaço aéreo.

6.4. Emergências e outras situações críticas

6.4.1. Ocorrência que leve a uma comunicação de emergência.

6.4.2. Qualquer situação em que não exista qualquer zona de pouso segura disponível.

6.4.3. Incêndio, explosão, fumaça ou vapores tóxicos no planador.

6.4.4. Incapacitação do piloto que leve à falta de aptidão para desempenhar funções.

6.5. Ambiente externo e meteorologia

6.5.1. Colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo.

6.5.2. Quase colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo e que exija uma manobra de emergência para evitar a colisão.

6.5.3. Interferência com o planador por armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, pipas, iluminações a laser, lasers de alta potência, Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas, aeromodelos ou meios semelhantes.

6.5.4. Queda de raio e que resulte em danos ao planador.

7. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR EM BALÃO OU EM DIRIGÍVEL

7.1. Operações aéreas

7.1.1. Qualquer voo efetuado de forma inadvertida com um veículo mais leve que o ar não aeronavegável ou cuja preparação incompleta tenha ou possa ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

7.1.2. Extinção permanente não intencional da chama piloto.

7.2. Ocorrências técnicas

7.2.1. Avaria de qualquer das seguintes peças ou controles: tubo imersor do depósito de combustível, roldana do envelope, linha de controle, amarra, fenda na vedação da válvula do queimador, fenda na vedação da válvula do depósito de combustível, mosquetão, danos na tubagem de combustível, válvula de gás de elevação, envelope ou balonete, ventoinha, regulador de pressão (balões a gás), guincho (balões a gás cativos).

7.2.2. Vazamento significativo ou perda de gás de elevação (por exemplo: porosidade, válvulas de gás de elevação fora do lugar).

7.3. Interação com os serviços de navegação aérea e o gerenciamento de tráfego aéreo

7.3.1. Interação com serviços de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviços, comunicações contraditórias ou desvio em relação a um procedimento autorizado), que tenha ou possa ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

7.3.2. Violação do espaço aéreo.

7.4. Emergências e outras situações críticas

7.4.1. Ocorrência que leve a uma comunicação de emergência.

7.4.2. Incêndio, explosão, fumaça ou vapores tóxicos nos veículos mais leves que o ar (além do funcionamento normal do queimador).

7.4.3. Ocupantes do veículo mais leve que o ar ejetados do cesto ou da gôndola.

7.4.4. Incapacitação do piloto que leve à falta de aptidão para desempenhar funções.

7.4.5. Içamento ou arrastamento não intencional de pessoal de terra que produza ferimento ou fatalidade.

7.5. Ambiente externo e meteorologia

7.5.1. Colisão ou quase colisão, no solo ou em voo, com uma aeronave, o solo ou um obstáculo e que tenha ou possa ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa

7.5.2. Interferência com o veículo mais leve que o ar por armas de fogo, dispositivos pirotécnicos, pipas, iluminações a laser, lasers de alta potência, Sistemas de Aeronaves Remotamente Pilotadas, aeromodelos ou meios semelhantes.

7.5.3. Episódio imprevisto de condições meteorológicas adversas e que tenham ou possam ter colocado em perigo o veículo mais leve que o ar, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº ___ DE _____ DE _____ DE ____.
PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

1. PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS APLICÁVEIS AO OPERADOR AÉREO OU AOS RESPONSÁVEIS PELA MANUTENÇÃO E/OU GERENCIAMENTO DA AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA PELO DESCUMPRIMENTO DO DEVER DE REPORTAR A OCORRÊNCIA NO PRAZO DETERMINADO - POR GRUPO DE AERONAVE À QUAL SE REFERE A OCORRÊNCIA (ITENS 1, 3, 5, 6 E 7 DO ANEXO 1)

Aeronave	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Providência Administrativa	Prazo	Sanção em caso de reincidência
Aeronave do Grupo A	Reportar ocorrências previstas no Anexo I, conforme grupo de aeronave.	Deixar de reportar ocorrência no prazo determinado.	Preventiva	12 meses	Multa de R\$ 7.000
Aeronave do Grupo B				6 meses	Multa de R\$ 2.800
Planador, Balão ou Dirigível				Não aplicável	Não aplicável

2. PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS APLICÁVEIS AOS DETENTORES DE APROVAÇÃO DE PROJETO E/OU DE APROVAÇÃO DE ORGANIZAÇÃO DE PRODUÇÃO PELO DESCUMPRIMENTO DO DEVER DE REPORTAR A OCORRÊNCIA NO PRAZO DETERMINADO - POR NATUREZA JURÍDICA (ITEM 2 DO ANEXO 1)

Entidade	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Providência Administrativa	Prazo	Sanção em caso de reincidência
Pessoa Jurídica	Reportar ocorrências previstas no Anexo I.	Deixar de reportar ocorrência no prazo determinado.	Preventiva	12 meses	Multa de R\$ 14.000
Pessoa Física				6 meses	Multa de R\$ 7.000

3. PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS APLICÁVEIS AOS OPERADORES DE AERÓDROMO PELO DESCUMPRIMENTO DO DEVER DE REPORTAR A OCORRÊNCIA NO PRAZO DETERMINADO – POR CLASSE (ITEM 4 DO ANEXO 1)

Aeródromo	Situação Esperada	Tipificação de Não-Conformidade	Providência Administrativa	Prazo	Sanção em caso de reincidência
Classe I-B				6 meses	R\$ 4.200 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 21.000 por mês de ano

		Deixar de reportar ocorrência no prazo determinado.		Preventiva	calendário	
Classe II	Reportar ocorrências previstas no Anexo I.				6 meses	R\$ 4.900 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 24.500 por mês de ano calendário
Classe III					12 meses	R\$ 5.600 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 28.000 por mês de ano calendário
Classe IV					12 meses	R\$ 7.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 35.000 por mês de ano calendário

Referência: Processo nº 00058.044058/2021-32

SEI nº 6780886