

Com vigência a partir do dia 01 de junho, normativo/Resolução da ANAC nº 714 estabelece reportes mandatórios de eventos relacionados à segurança operacional - reforçando o compartilhamento de informações e ampliando cultura positiva na aviação civil, em 20.07.23

Conforme nota postada no dia 31 de maio, a ANAC divulgou que o Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional é o mais novo mecanismo de aprimoramento da cultura positiva de segurança operacional do arcabouço normativo da agência. A Resolução nº 714, de 26/04/2023, que marca a implantação do programa e estabelece as situações em que uma comunicação deve ser enviada de forma obrigatória, entrará em vigor em 1º de junho (exceto o artigo 5º, referente à aplicação de providências administrativas no descumprimento da obrigação do reporte de ocorrência no prazo determinado, a vigorar no dia 1º de dezembro de 2024).

O novo Programa de Reportes Mandatórios integra todos os sistemas de reporte obrigatórios existentes e funcionará como a principal ferramenta para que empresas aéreas, organizações de manutenção, operadores aeroportuários, organizações de projeto e fabricação, operadores e pilotos comuniquem à ANAC eventos relacionados à segurança operacional, que poderão ser utilizados para processos de gerenciamento de risco e de garantia da segurança operacional da agência.

O objetivo é contribuir para a melhoria contínua da cultura de segurança operacional da aviação, reforçando a troca de informações entre regulados e autoridade de aviação civil em um contexto preferencialmente não punitivo, para garantir a segurança operacional do sistema de aviação civil brasileiro.

A medida se soma a um sistema de reportes de segurança operacional mais robusto e integrado, que inclui ainda dispositivos não punitivos previstos na Política de Proteção de Dados e Informações de Segurança Operacional da ANAC, implementada em março, que firma diretrizes para a proteção a fim de estimular o compartilhamento de dados e informações de segurança operacional entre indústria e autoridade de aviação civil.

As ações andam juntas para o desenvolvimento de um ambiente de confiança entre a ANAC e os integrantes do sistema de aviação civil, estimulando a transparência e a cultura de reportes voluntários, como por exemplo o Programa de Notificação de Desvios que está em fase de implementação e que tem o objetivo de criar um canal para comunicação de desvios cometidos por organizações e, desde que atendidos alguns critérios, não ensejará a aplicação de ações punitivas por parte da Agência.

Com a criação desses dispositivos, a ANAC busca ampliar as ferramentas disponíveis para a comunicação efetiva dentro do dia a dia operacional e aprimorar cada vez mais a segurança operacional.

A forma de envio dos reportes de segurança operacional, tanto mandatórios quanto voluntários, se dará por meio do Portal Único, que integra em uma única plataforma todos os reportes de segurança operacional para o Estado brasileiro, independente se o reporte for previsto por um normativo da ANAC, do DECEA ou CENIPA.

Trata-se de uma ação conjunta entre essas organizações para a implementação do Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) e que será implementado em fases.

A partir da vigência da Resolução nº 714, o Portal Único abrirá a função para envio de reportes mandatórios e os sistemas atuais serão descontinuados nos seguintes prazos, conforme o tipo de regulado:

- 1º de agosto de 2023: para operadores aéreos regulados pelo RBAC nº 121, Aeroportos Classe IV e Provedores de Serviço de Navegação Aérea da CRCEA SP;
- 1º de dezembro de 2023: para aeroportos Classe II e III, e provedores de serviço de aviação civil (PSAC) ou de navegação aérea (PSNA) requeridos a implementar um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO); e,
- 1º de junho de 2024: para demais organizações e profissionais da aviação civil.

Reportes Mandatórios de Segurança Operacional - Portal único:

https://santosdumont.anac.gov.br/menu/r/api/portal_unico_notificacao/cadastro-tipo-reporte

Resolução nº 714, de 26/04/2023, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 28/04/2023 (seção 1, págs. 88 a 93) – de aprovação do Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional no âmbito da ANAC e emendas os RBAC nº 01, 121, 135, 145 e 175

Em vigor em: I - no dia 1º de dezembro de 2024, quanto ao art. 5º, e II - no dia 1º de junho de 2023, quanto aos demais dispositivos.

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2023/resolucao-714?visao=tabela>

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2023/resolucao-714>

A Resolução aprova o Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional no âmbito da ANAC, como Mecanismo de Aprimoramento da Cultura Positiva de Segurança Operacional previsto na Política de Proteção de Dados e Informações de Segurança Operacional, 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.

Para os fins desta Resolução, são definições:

I - ocorrência: todo evento de segurança operacional (ESO)

II - Evento de segurança operacional (ESO): acidente, incidente grave, incidente, ocorrência de solo, ocorrência anormal ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea.

III - reporte de segurança operacional: comunicação, não caracterizada como denúncia, de uma ocorrência;

IV – classificação de aeronave (para fins do programa de reporte):

- aeronave-avião do Grupo A: 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.
- aeronave-avião do Grupo B: não incluída no Grupo A, e que não seja planador, balão, dirigível ou ultraleve.

As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 horas, no caso de operadores brasileiros, e em até 72 horas, no caso de operadores estrangeiros, da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I da Resolução ou autorização expressa da ANAC. O reporte deverá ser encaminhado, dentro do prazo estabelecido, ainda que não se disponha de todas as informações, e o reporte devendo ser complementado assim que informações novas se tornarem disponíveis, no mesmo prazo previsto contado a partir da disponibilização da nova informação.

A comunicação das ocorrências gozará 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. O único objetivo da comunicação de ocorrências será permitir a identificação dos perigos e gerenciar os riscos decorrentes, não o de definir culpados.

Os reportes poderão ser integralmente compartilhados com o CENIPA, com o DECEA e com a ASOCEA (Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo), para fins de melhoria da segurança operacional da aviação civil.

Os registros de ocorrências oriundos de reportes mandatórios poderão ser divulgados ao público, garantindo-se a confidencialidade da identificação dos autores das comunicações e dos tripulantes envolvidos na ocorrência.

O descumprimento da obrigação de reportar a ocorrência no prazo determinado ensejará a aplicação de providências administrativas, conforme previsto no Anexo II da Resolução. Somente será aplicada

providência administrativa sancionatória quando houver reincidência no descumprimento da obrigação de reportar, conforme prazos estabelecidos em Compêndio de Elementos de Fiscalização, contados a partir da data da ocorrência não reportada anteriormente.

No Anexo I, a resolução lista os tipos de ocorrências a serem reportadas conforme o agente reportador:

- de operador de aeronave – avião de helicóptero (cf. Grupo, A ou B),
- operador aeroportuário,
- detentores de aprovação de projeto e/ou de organização de produção,
- responsável pela manutenção e/ou gerenciamento da aeronavegabilidade continuada,
- operadores de planador e de balão e dirigível.

São de reporte mandatório as ocorrências relacionadas no Anexo I da Resolução para operadores de aeronaves Grupo s A e B e de operadores aeroportuários:

1. ocorrências de reporte mandatório por operador de aeronave Grupo A:

1.1 – Operações aéreas

1.1.1 - Preparação de vôo:

- 1.1.1[1] - utilização de dado incorreto ou de registro errado em equipamento usado na navegação ou no cálculo de desempenho e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

1.1.2 - Preparação de aeronave:

- 1.1.2[1] - tipo de combustível errado ou combustível contaminado.
- 1.1.2[2] - falta de tratamento antigelo/de-gelo, ou tratamento errado ou inadequado.

1.1.3- Decolagem e pouso:

- 1.1.3[1] - Excursão de pista de pouso/decolagem ou de pista de táxi.
- 1.1.3[2] - Incursão de pista de pouso/decolagem ou de pista de táxi.
- 1.1.3[3] - Incursão na área de Aproximação Final e Decolagem (FATO).
- 1.1.3[4] - Qualquer decolagem abortada.
- 1.1.3[5] - Incapacidade de obtenção de desempenho requerido, ou esperado, durante uma (i) decolagem, (ii) arremetida ou (iii) pouso.
- 1.1.3[6] - Decolagem, aproximação ou pouso efetivo, ou tentativa, com parâmetro de configuração incorreto.
- 1.1.3[7] - colisão (*strike*) com solo de cauda, pá de hélice, ponta de asa ou nacele durante decolagem e pouso.
- 1.1.3[8] - continuação de aproximação sem atendimento de critério de Aproximação Estabilizada definido pelo operador.
- 1.1.3[9] - continuação de aproximação IFR abaixo de “Mínimo” publicado com referência visual inadequada
- 1.1.3[10] - pouso de precaução ou pouso forçado
- 1.1.3[11] - pouso curto ou pouso longo
- 1.1.3[12] - pouso no qual a limitação de toque do fabricante, expressa como razão de descida ou como valor de carga “G”, foi excedida (pouso “duro”).

1.1.4 – Qualquer fase de vôo:

- 1.1.4[1] - perda de controle.
- 1.1.4[2] - atitude indesejada excedendo atitude de arfagem normal, ângulo de inclinação ou velocidade de imprópria para a condição.
- 1.1.4[3] - falha de manter altitude designada.
- 1.1.4[4] - ativação de qualquer proteção de envelope de vôo, incluindo alertas de estol - *stick shaker*, *stick pusher* e proteção de vôo automática.
- 1.1.4[5] - desvio não-intencional de rota planejada ou designada de (i) 10 MN ou (ii) 2 vezes o nível de desempenho de navegação requerido, o que for menor.
- 1.1.4[6] - superação de limite, inferior ou superior, constante do manual de vôo da aeronave.
- 1.1.4[7] - operação com altímetro incorretamente ajustado.
- 1.1.4[8] - ocorrência relacionada com jato/corrente do motor-reator – *jet blast* – ou com perturbação de hélice que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
- 1.1.4[9] - desligamento de motor em vôo:

- quando ocorreu um dano no motor ou à estrutura da aeronave causado por uma fonte externa.
- devido à ingestão de gelo ou de um objeto estranho.
- 1.1.4[10] - desligamento de mais de um motor em voo
- 1.1.4[11] - interpretação errônea pela tripulação, de modo automático 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[12] - alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.
- 1.1.5 – outros tipos de ocorrências:
 - 1.1.5[1] - perda de consciência situacional, incluindo a situação de sistema, modo e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal.
 - 1.1.5[2] - qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.
 - 1.1.5[3] - transporte ou tentativa de transporte de artigo perigoso em item de carga, mala postal, bagagem ou junto ao corpo de passageiro ou tripulante, em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorreto de artigo perigoso, ou ainda a descoberta de artigo perigoso não declarado ou erroneamente declarado, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.
 - 1.1.5[4] - qualquer ocorrência em que um artigo perigoso tenha sido transportado, mas não tenha sido carregado, segregado, separado ou afixado de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenha sido transportado sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exigir, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.
 - 1.1.5[5] - liberação não-intencional de carga ou de outro equipamento transportado externamente.
 - 1.1.5[6] - ausência de notificação de uma mudança significativa na condição de operação do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
- 1.2 – Ocorrências técnicas
- 1.2.1 – Estruturas 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 [maior] reparo”
 - 1.2.1[3] - trinca, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maior que o aceitável pela fabricante ou pela ANAC.
 - 1.2.1[4] - rachadura, deformação permanente ou corrosão da estrutura de peça estrutural que não seja coberta por Instrução aprovada da fabricante.
 - 1.2.1[5] - perda de um sistema.
 - 1.2.1[6] - falha, mau funcionamento ou defeito em um componente do sistema de freio que resulte em perda de força atuante quando a aeronave estiver em movimento no solo.
 - 1.2.1[7] - perda de redundância de um sistema.
 - 1.2.1[8] – vazamento de qualquer fluido que tenha resultado em perigo de incêndio ou possibilidade de contaminação de estrutura, sistema ou equipamento da aeronave, ou que tenha ou possa 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 que afete o fornecimento, a distribuição ou o fluxo de combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo.
 - 1.2.1[10] - falha, mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicação errada à tripulação.
 - 1.2.1[11] - falha, mau funcionamento ou defeito em componente ou sistema da aeronave que resulte em tomada de ação de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor).
 - 1.2.1[12] - mau funcionamento de comando de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados (por ex.: dispositivo de sustentação - flaps

e *slats* auxiliares -, de arrasto – *spoilers* -, de controle de atitude - *aileron*s, estabilizadores horizontais, profundos, leme direcional).

1.2.1[13] - uma extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandado de sua porta, 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 – em helicóptero) ou grupo motopropulsor.

1.2.2[2] - dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistema equivalente (rotor – em helicóptero).

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 limite durante funcionamento do motor, incluindo *overspeed* ou incapacidade de controlar a velocidade de qualquer componente rotativo de grande velocidade (por exemplo: APU, motor 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] - 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:
- impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo;
- impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou a rotação; e,
- falha não-contida de componente/fragmento.

1.2.2[8] - falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause dano durante o voo (i) ao motor, (ii) a alguma estrutura adjacente, (iii) a um equipamento ou (iv) componente.

1.2.2[9] - remoção não prevista de motor causada por dificuldade mecânica conhecida ou suspeita 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 de tráfego aéreo (ATM)

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

1.3.2 - Perda de comunicação prolongada com o ATS (serviço de tráfego aéreo) ou com 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 comunicação 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 de distância mínima de separação.

1.3.7 - Desvio não intencional da aeronave em relação à rota planejada ou determinada pelo controle de tráfego aéreo (ATC).

1.3.8 - Ocorrência de *Level Bust* (violação de altitude) que aconteceu em situação ou circunstância que possa 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 - Ocorrência relacionada com a similaridade de indicativos de chamada.

1.3.11 - Interferência em frequência (SMA) ou no sinal de sistema de navegação.

1.3.12 - Observação de avifauna, balão de ar quente, emissão de raio laser e aeronave remotamente pilotada, parapente/paraglide/asa delta, em situação ou circunstância que possa 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 vôo 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 gás tóxico ou nocivo no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o vôo.
- 1.4.7 - Qualquer situação que implique na incapacidade da tripulação de vôo 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 vôo 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 sistema de evacuação de emergência ou componente, incluindo cada porta de saída, sistema de iluminação para evacuação encontrado defeituoso ou que falhar em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstração ou abertura inadvertida.
- 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 vôo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.
- 1.4.15 - Fadiga de membro da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar função de vôo de modo seguro.
- 1.5 – Ambiente externo e meteorologia
- 1.5.1 - Colisão ou quase colisão, no solo ou em vôo, com outra aeronave, com o solo ou com um obstáculo, incluindo quase colisão de vôo controlado contra o terreno (quase CFIT).
- 1.5.2 – Ativação ACAS-RA (*Airborne Collision Avoidance System – Resolution Advisory*, ou aviso de resolução do sistema anticolisão de bordo).
- 1.5.3 - Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrada como “warning” (Alerta), como, por exemplo, um aviso GPWS (sistema de alerta de aproximação com o solo) / TAWS (sistema de percepção e aviso do terreno).
- 1.5.4 - Colisão com fauna.
- 1.5.5 - Dano causado por objeto estranho/fragmento (FOD).
- 1.5.6 - Evento não previsto relacionado à má condição do pavimento da pista.
- 1.5.7 - Evento de esteira de turbulência.
- 1.5. - Interferência na aeronave com arma de fogo, dispositivo pirotécnico, pipa, laser, iluminação a laser, luz de alta potência, aeronave remotamente pilotada, aeromodelo ou meio semelhante.
- 1.5.9 - Queda de raio que tenha resultado em dano à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.
- 1.5.10 - Evento com granizo que tenha resultado em dano 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 ferimento a ocupante 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 dificuldade de controle da aeronave, dano 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 outro fluido essencial contaminado 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, de sistema ou de equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.
- 1.6.5 - Interferência de veículo, equipamento ou pessoa em manobra de *pushback*, *power-back*, taxiamento ou estacionamento.
- 1.6.6 - Assistência ou carregamento/embarque incorreto de passageiro, bagagem, correio ou carga, que possa ter um efeito significativo na massa e/ou equilíbrio da aeronave (incluindo erro grave no cálculo 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 - Não conformidade de procedimento em matéria de assistência em solo e manutenção de aeronave, especialmente os aplicáveis ao reabastecimento ou carregamento, incluindo a instalação ou remoção incorreta de equipamento.
- 1.6.10 - Derramamento durante o abastecimento, que tenha ultrapassado 1 m² de área ou que tenha produzido interdição da posição.
- 1.6.11 - Carregamento de quantidade incorreta de combustível, com possibilidade de ter um impacto significativo na autonomia, desempenho, equilíbrio ou resistência estrutural da aeronave.
- 1.6.12 - Avaria, mau funcionamento ou defeito de equipamento no solo utilizado para a assistência no solo, que resulte em dano ou dano potencial à aeronave, por exemplo, garfo de reboque ou GPU (grupo gerador).
- 1.6.13 - Ausência de tratamento antigelo/de degelo, ou tratamento errado ou inadequado.
- 1.6.14 - Dano causado à aeronave por equipamento ou veículo de assistência no solo, incluindo dano não declarado anteriormente.
- 1.6.15 - 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 operador de aeronave Grupo B, não incluída no Grupo A, e que não seja planador, balão, dirigível ou ultraleve:

- 2.1 – Operações aéreas
 - 2.1.1 – excursão de pista.
 - 2.1.2 – incursão de pista.
 - 2.1.3 - incapacidade ou impossibilidade de obter o nível de desempenho esperado da aeronave em condições normais durante a decolagem, a subida ou o pouso.
 - 2.1.4 – pouso fora da área de aterrissagem planejada.
 - 2.1.5 – perda de controle não-intencional
 - 2.1.6 - qualquer vôo 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
 - 2.1.7 - entrada não-intencional em condição IMC com uma aeronave não-certificada para IFR ou piloto não qualificado para vôo IFR, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
 - 2.1.8 - liberação não-intencional de carga.
- 2.2 - Ocorrências técnicas
 - 2.2.1 - perda de qualquer parte da estrutura da aeronave ou instalação em vôo.
 - 2.2.2 - falha, mau funcionamento ou defeito em estrutura da aeronave que requeira grande (“*major*”) reparo.
 - 2.2.3 - trinca, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maior que o máximo aceitável pelo fabricante ou pela ANAC.
 - 2.2.4 - rachadura, deformação permanente ou corrosão de peça estrutural que não seja coberta por instrução aprovada do fabricante.
 - 2.2.5 - avaria de um motor, rotor, hélice, sistema de combustível ou outro sistema essencial.

- 2.2.6 - avaria ou deterioração substancial da estrutura da aeronave.
- 2.2.7 - falha, mau funcionamento ou defeito em componente do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo.
- 2.2.8 - vazamento de fluido e que tenha resultado em perigo de incêndio ou na possibilidade de contaminação perigosa da estrutura, de sistema ou equipamento da aeronave, ou colocado em risco os seus ocupantes.
- 2.2.9 - falha, mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível ou de um sistema de alijamento de combustível que afete o fornecimento, a distribuição ou fluxo do combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo.
- 2.2.10 - falha, mau funcionamento ou defeito em componente ou sistema da aeronave que resulte em tomada de ação de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor).
- 2.2.11 - controle de voo que não funciona corretamente ou esteja desconectado.
- 2.2.12 - extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandado de sua porta, durante o voo.
- 2.2.13 - vibração intensa anormal (por exemplo: vibração ao nível do aileron ou do profundor, ou da hélice).
- 2.2.14 - desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (*flameout*).
- 2.2.15 - desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa.
- 2.2.16 - desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho.
- 2.2.17 - desligamento de mais de um motor em voo.
- 2.2.18 - falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de embandeiramento de hélice ou na capacidade do sistema de controle de sobrevelocidade (disparo) durante o voo.
- 2.2.19 - falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause dano durante o voo ao motor, a alguma estrutura adjacente, a um equipamento ou componente.
- 2.2.20 - remoção não prevista de motor causada por dificuldade mecânica conhecida ou suspeita ou por mau funcionamento.
- 2.2.21 - 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.
- 2.3 - Interação com os serviços de navegação aérea (ANS) e o gerenciamento de tráfego aéreo (ATM)
- 2.3.1- interação com serviço de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviço, 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.
- 2.3.2 - violação do espaço aéreo.
- 2.4 - Emergências e outras situações críticas
- 2.4.1 - ocorrência que leve a uma comunicação de emergência.
- 2.4.2 - fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.
- 2.4.3 - fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado.
- 2.4.4 - alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.
- 2.4.5 - incêndio, explosão ou falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gás tóxico ou nocivo na aeronave.
- 2.4.6 - falha, mau funcionamento ou defeito em sistema de evacuação de emergência ou componente, incluindo cada porta de saída, sistema de iluminação para evacuação encontrado defeituoso ou que falhar em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstração ou abertura inadvertida.
- 2.4.7 - transporte ou tentativa de transporte de artigo perigoso em item de carga, mala postal, bagagem ou junto ao corpo de passageiro ou tripulante, em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorreto de artigo perigoso, ou ainda a descoberta de artigo perigoso não declarado ou erroneamente declarado, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.
- 2.4.8 - qualquer ocorrência em que um artigo perigoso tenha sido transportado, mas não tenha sido carregado, segregado, separado ou afixado de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenha sido transportado sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exigir, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.
- 2.4.9 - incapacidade do piloto que leve à falta de aptidão para desempenhar função.

2.5 - Ambiente externo e meteorologia

2.5.1 - colisão no solo ou em vôo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo.

2.5.2 - quase colisão, no solo ou em vôo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo, que exija uma manobra de emergência para evitar colisão.

2.5.3 - colisão com fauna e que tenha resultado em dano à aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial.

2.5.4 - interferência com a aeronave por arma de fogo, dispositivo pirotécnico, pipa, laser, iluminação a laser, luz de alta potência, aeronave remotamente pilotada, aeromodelo ou meio semelhante.

2.5.5 - queda de raio que resulte em dano ou perda de função da aeronave.

2.5.6 - encontro com turbulência grave e que tenha provocado ferimento em algum ocupante da aeronave ou relativamente ao qual se considere necessário um “controle de turbulência” da aeronave após o vôo.

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

2.6 - Ocorrências específicas durante a assistência no solo

2.6.1 - abastecimento de combustível ou de outro fluido essencial contaminado ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, nitrogênio, óleo e água potável).

Aplicável a operadores de aeronave Grupos A e B – e detentor de certificado sob o RBAC nº 119 operando sob o RBAC nº 121 ou 135, que é também detentor de certificado de tipo de aeronave (inclusive certificado suplementar de tipo) ou de atestado de produto aeronáutico aprovado não precisa enviar os reportes requeridos no item 1 deste Anexo, caso tenha enviado os reportes previstos pela seção 21.3 do RBAC nº 21

Resolução ANAC nº 714, de 26/04/2023, publicada no DOU de 28/04/2023

- aprovação do Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional no âmbito da ANAC

1. ocorrências de reporte mandatório por operador de aeronave Grupo A	2. ocorrências de reporte mandatório por operador de aeronave Grupo B, não incluída no Grupo A, e que não seja planador, balão, dirigível ou ultraleve
1.1 – Operações aéreas	2.1 – Operações aéreas
1.1.1 - Preparação de voo:	2.1.1 - Preparação de voo:
1.1.1[1] - utilização de dado incorreto ou de registro errado em equipamento usado na navegação ou no cálculo de desempenho e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.	
1.1.2 - Preparação de aeronave:	2.1.2 - Preparação de aeronave:
1.1.2[1] - tipo de combustível errado ou combustível contaminado.	
1.1.2[2] - falta de tratamento antigelo/de-gelo, ou tratamento errado ou inadequado.	
1.1.3- Decolagem e pouso:	2.1.3- Decolagem e pouso:
1.1.3[1] - Excursão de pista de pouso/decolagem ou de pista de táxi.	2.1.3[1] – excursão de pista
1.1.3[2] - Incursão de pista de pouso/decolagem ou de pista de táxi.	2.1.3[2] – incursão de pista
1.1.3[3] - Incursão na área de Aproximação Final e e Decolagem (FATO).	
1.1.3[4] - Qualquer decolagem abortada.	
1.1.3[5] - Incapacidade de obtenção de desempenho requerido, ou esperado, durante uma (i) decolagem, (ii) arremetida ou (iii) pouso.	2.1.3[3] - incapacidade ou impossibilidade de obter o nível de desempenho esperado da aeronave em condições normais durante a decolagem, a subida ou o pouso
1.1.3[6] - Decolagem, aproximação ou pouso efetivo, ou tentativa, com parâmetro de configuração incorreto.	
1.1.3[7] - colisão (<i>strike</i>) com solo de cauda, pá de hélice, ponta de asa ou nacele durante decolagem e pouso.	
1.1.3[8] - continuação de aproximação sem atendimento de critério de Aproximação Estabilizada definido pelo operador.	
1.1.3[9] - continuação de aproximação IFR abaixo de "Mínimo" publicado com referência visual inadequada	
1.1.3[10] - pouso de precaução ou pouso forçado	2.1.3[4] – pouso fora da área de aterrissagem planejada
1.1.3[11] - pouso curto ou pouso longo	
1.1.3[12] - pouso no qual a limitação de toque do fabricante, expressa como razão de descida ou como valor de carga "G", foi excedida (pouso "duro").	
1.1.4 – Qualquer fase de voo:	2.1.4 – Qualquer fase de voo:
1.1.4[1] - perda de controle.	2.1.4[1] – perda de controle não-intencional
1.1.4[2] - atitude indesejada excedendo atitude de arfagem normal, ângulo de inclinação ou velocidade de imprópria para a condição.	
1.1.4[3] - falha de manter altitude designada.	
1.1.4[4] - ativação de qualquer proteção de envelope de voo, incluindo alertas de estol - <i>stick shaker</i> , <i>stick pusher</i> e proteção de voo automática.	
1.1.4[5] - desvio não-intencional de rota planejada ou designada de (i) 10 MN ou (ii) 2 vezes o nível de desempenho de navegação requerido, o que for menor.	
1.1.4[6] - superação de limite, inferior ou superior, constante do manual de voo da aeronave.	
1.1.4[7] - operação com altímetro incorretamente ajustado.	
1.1.4[8] - ocorrência relacionada com jato/corrente do motor-reator – <i>jet blast</i> – ou com perturbação de hélice que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.	
1.1.4[9] - desligamento de motor em voo: - quando ocorreu um dano no motor ou à estrutura da aeronave causado por uma fonte externa. - devido à ingestão de gelo ou de um objeto estranho.	
1.1.4[10] - desligamento de mais de um motor em voo	
1.1.4[11] - interpretação errônea pela tripulação, de modo automático 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[12] - alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.	
	2.1.4[2]- 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
	2.1.4[3] - entrada não-intencional em condição IMC com uma aeronave não-certificada para IFR ou piloto não qualificado para voo IFR, que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
1.1.5 – outros tipos de ocorrências:	2.1.5 – outros tipos de ocorrências:
1.1.5[1] - perda de consciência situacional, incluindo a situação de sistema, modo e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal.	
1.1.5[2] - qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.	
1.1.5[3] - transporte ou tentativa de transporte de artigo perigoso em item de carga, mala postal, bagagem ou junto ao corpo de passageiro ou tripulante, em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorreto de artigo perigoso, ou ainda a descoberta de artigo perigoso não declarado ou erroneamente declarado, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.	
1.1.5[4] - qualquer ocorrência em que um artigo perigoso tenha sido transportado, mas não tenha sido carregado, segregado, separado ou afixado de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenha sido transportado sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exigir, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.	
1.1.5[5] - liberação não-intencional de carga ou de outro equipamento transportado externamente.	2.1.5[1] - liberação não-intencional de carga.
1.1.5[6] - ausência de notificação de uma mudança significativa na condição de operação do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.	

1. ocorrências de reporte obrigatório por operador de aeronave Grupo A	2. ocorrências de reporte obrigatório por operador de aeronave Grupo B, não incluída no Grupo A, e que não seja planador, balão, dirigível ou ultraleve
1.1.5 – outros tipos de ocorrências:	2.1.5 – outros tipos de ocorrências:
<p>1.1.5[1] - perda de consciência situacional, incluindo a situação de sistema, modo e ambiente, desorientação espacial e horizonte temporal.</p> <p>1.1.5[2] - qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha diretamente contribuído ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.</p> <p>1.1.5[3] - transporte ou tentativa de transporte de artigo perigoso em item de carga, mala postal, bagagem ou junto ao corpo de passageiro ou tripulante, em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorreto de artigo perigoso, ou ainda a descoberta de artigo perigoso não declarado ou erroneamente declarado, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.</p> <p>1.1.5[4] - qualquer ocorrência em que um artigo perigoso tenha sido transportado, mas não tenha sido carregado, segregado, separado ou afixado de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenha sido transportado sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exigir, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.</p> <p>1.1.5[5] - liberação não-intencional de carga ou de outro equipamento transportado externamente.</p> <p>1.1.5[6] - ausência de notificação de uma mudança significativa na condição de operação do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.</p>	<p>2.1.5[1] - liberação não-intencional de carga.</p>

1.2 – Ocorrências técnicas	2.2 – Ocorrências técnicas
1.2.1 – Estruturas e sistemas:	2.2.1 – Estruturas 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 [maior] reparo" 1.2.1[3] - trinca, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maior que o aceitável pela fabricante ou pela ANAC. 1.2.1[4] - rachadura, deformação permanente ou corrosão da estrutura de peça estrutural que não seja coberta por Instrução aprovada da fabricante. 1.2.1[5] - perda de um sistema. 1.2.1[6] - falha, mau funcionamento ou defeito em um componente do sistema de freio que resulte em perda de força atuante quando a aeronave estiver em movimento no solo. 1.2.1[7] - perda de redundância de um sistema. 1.2.1[8] – vazamento de qualquer fluido que tenha resultado em perigo de incêndio ou possibilidade de contaminação de estrutura, sistema ou equipamento da aeronave, ou que tenha ou possa 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 que afete o fornecimento, a distribuição ou o fluxo de combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo. 1.2.1[10] - falha, mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema de indicação, quando tal fato resultar em indicação errada à tripulação. 1.2.1[11] - falha, mau funcionamento ou defeito em componente ou sistema da aeronave que resulte em tomada de ação de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor). 1.2.1[12] - mau funcionamento de comando de voo, nomeadamente comandos de voo assimétricos ou emperrados/bloqueados (por ex: dispositivo de sustentação - flaps e 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 comandado de sua porta, durante o voo.	2.2.1[1] - perda de qualquer parte da estrutura da aeronave ou instalação em voo. 2.2.1[2] - falha, mau funcionamento ou defeito em estrutura da aeronave que requeira grande ("maior") reparo. 2.2.1[3] - trinca, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maior que o máximo aceitável pelo fabricante ou pela ANAC. 2.2.1[4] - rachadura, deformação permanente ou corrosão de peça estrutural que não seja coberta por instrução aprovada do fabricante. 2.2.1[5] - avaria de um motor, rotor, hélice, sistema de combustível ou outro sistema essencial. 2.2.1[6] - avaria ou deterioração substancial da estrutura da aeronave. 2.2.1[7] - falha, mau funcionamento ou defeito em componente do sistema de freios que resulte em perda da força atuante de frenagem quando a aeronave estiver em movimento no solo. 2.2.1[8] - vazamento de fluido e que tenha resultado em perigo de incêndio ou na possibilidade de contaminação perigosa da estrutura, de sistema ou equipamento da aeronave, ou colocado em risco os seus ocupantes. 2.2.1[9] - falha, mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível ou de um sistema de alijamento de combustível que afete o fornecimento, a distribuição ou fluxo do combustível ou que cause vazamento perigoso durante o voo. 2.2.1[10] - falha, mau funcionamento ou defeito em componente ou sistema da aeronave que resulte em tomada de ação de emergência durante o voo (exceto a ação de desligar um motor). 2.2.1[11] - controle de voo que não funciona corretamente ou esteja desconectado. 2.2.1[12] - extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandado de sua porta, durante o voo. 2.2.1[13] - vibração intensa anormal (por exemplo: vibração ao nível do aileron ou do profundor, ou da hélice).
1.2.2 - Propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU):	2.2.2 - 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 – em helicóptero) ou grupo motopropulsor. 1.2.2[2] - dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistema equivalente (rotor – em helicóptero). 1.2.2[3] - extinção, corte de qualquer motor ou de APU, quando necessário para o voo - por exemplo, em ETOPS (<i>Extended Twin-engine Operations</i>), sob MEL (<i>Minimum Equipment List</i>). 1.2.2[4] - desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (<i>flameout</i>). 1.2.2[5] - Superação de limite durante funcionamento do motor, incluindo <i>overspeed</i> ou incapacidade de controlar a velocidade de qualquer componente rotativo de grande velocidade (por exemplo: APU, motor 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] - 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: - impossibilidade de acionamento do sistema de reversão de empuxo; - impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou a rotação; e, - falha não-contida de componente/fragmento. 1.2.2[8] - falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause dano durante o voo (i) ao motor, (ii) a alguma estrutura adjacente, (iii) a um equipamento ou (iv) componente. 1.2.2[9] - remoção não prevista de motor causada por dificuldade mecânica conhecida ou suspeita ou por mau funcionamento.	2.2.2[1] - desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (<i>flameout</i>). 2.2.2[2] - desligamento de motor em voo quando ocorrer um dano ao motor ou à estrutura, causado por uma fonte externa. 2.2.2[3] - desligamento de motor em voo devido a ingestão de gelo ou de um objeto estranho. 2.2.2[4] - desligamento de mais de um motor em voo. 2.2.2[5] - 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. 2.2.2[6] - falha, mau funcionamento ou defeito em um sistema de exaustão de gases de um motor que cause dano durante o voo ao motor, a alguma estrutura adjacente, a um equipamento ou componente. 2.2.2[7] - remoção não prevista de motor causada por dificuldade mecânica conhecida ou suspeita ou por mau funcionamento.
1.2.3. Outros tipos de ocorrências:	2.2.3. 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.	2.2.3[1] - 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.

1.3 - Interação com os serviços de navegação aérea (ANS) e de gerenciamento de tráfego aéreo (ATM)	2.3 - Interação com os serviços de navegação aérea (ANS) e o gerenciamento de tráfego aéreo (ATM)
<p>1.3.1 - Autorização ATC (controle do tráfego aéreo) sem condição de segurança.</p> <p>1.3.2 - Perda de comunicação prolongada com o ATS (serviço de tráfego aéreo) ou com a unidade de gerenciamento do tráfego aéreo.</p> <p>1.3.3 - Instruções contraditórias de diferentes unidades ATS conduzindo potencialmente à perda de separação.</p> <p>1.3.4 - Interpretação errada de comunicação rádio e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.</p> <p>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.</p> <p>1.3.6 - Não observância de distância mínima de separação.</p> <p>1.3.7 - Desvio não intencional da aeronave em relação à rota planejada ou determinada pelo controle de tráfego aéreo (ATC).</p> <p>1.3.8 - Ocorrência de <i>Level Bust</i> (violação de altitude) que aconteceu em situação ou circunstância que possa constituir risco para a segurança do voo.</p> <p>1.3.9 - Violação do espaço aéreo, incluindo ingresso não autorizado em um espaço aéreo.</p> <p>1.3.10 - Ocorrência relacionada com a similaridade de indicativos de chamada.</p> <p>1.3.11 - Interferência em frequência (SMA) ou no sinal de sistema de navegação.</p> <p>1.3.12 - Observação de avifauna, balão de ar quente, emissão de raio laser e aeronave remotamente pilotada, parapente/paraglide/asa delta, em situação ou circunstância que possa constituir risco para a segurança da navegação aérea.</p>	<p>2.3.1- interação com serviço de navegação aérea (por exemplo: prestação incorreta de serviço, 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.</p> <p>2.3.2 - violação do espaço aéreo.</p>
1.4 – Emergências e outras situações críticas	2.4 – Emergências e outras situações críticas
<p>1.4.1 - Qualquer ocorrência que conduza a uma declaração de emergência (chamado "MAYDAY" ou "PAN-PAN").</p> <p>1.4.2 - Qualquer combustão, fusão, fumaça, vapor, formação de centelha, sobreaquecimento, incêndio ou explosão.</p> <p>1.4.3 - Fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.</p> <p>1.4.4 - Fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado.</p> <p>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.</p> <p>1.4.6 - Falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gás tóxico ou nocivo no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.</p> <p>1.4.7 - Qualquer situação que implique na incapacidade da tripulação de voo ou de cabine de aplicar o procedimento não normal ou de emergência correto para lidar com uma emergência.</p> <p>1.4.8 - Utilização de qualquer equipamento de emergência ou procedimento não normal que afete o desempenho durante o voo ou no pouso.</p> <p>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.</p> <p>1.4.10 - Falha, mau funcionamento ou defeito em sistema de evacuação de emergência ou componente, incluindo cada porta de saída, sistema de iluminação para evacuação encontrado defeituoso ou que falhar em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstração ou abertura inadvertida.</p> <p>1.4.11 - Pressão de cabine incontrolável.</p> <p>1.4.12 - Nível perigosamente baixo de combustível ou quantidade de combustível no destino inferior à quantidade final de combustível requerida.</p> <p>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.</p> <p>1.4.14 - Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo ou de cabine que resulte na redução da quantidade certificada de tripulantes.</p> <p>1.4.15 - Fadiga de membro da tripulação com impacto ou potencial impacto na sua capacidade de desempenhar função de voo de modo seguro.</p>	<p>2.4.1 - ocorrência que leve a uma comunicação de emergência.</p> <p>2.4.2 - fogo em voo e se o sistema de alarme de fogo relacionado funcionou adequadamente.</p> <p>2.4.3 - fogo em voo não protegido por um sistema de alarme de fogo relacionado.</p> <p>2.4.4 - alarme falso (espúrio) de fogo durante o voo.</p> <p>2.4.5 - incêndio, explosão ou falha, mau funcionamento ou defeito em um componente da aeronave que cause acúmulo ou circulação de fumaça, vapor ou gás tóxico ou nocivo na aeronave.</p> <p>2.4.6 - falha, mau funcionamento ou defeito em sistema de evacuação de emergência ou componente, incluindo cada porta de saída, sistema de iluminação para evacuação encontrado defeituoso ou que falhar em cumprir sua função pretendida durante uma emergência ou durante treinamento, teste, manutenção, demonstração ou abertura inadvertida</p> <p>2.4.7 - transporte ou tentativa de transporte de artigo perigoso em item de carga, mala postal, bagagem ou junto ao corpo de passageiro ou tripulante, em desacordo com as normas aplicáveis, incluindo a classificação, a marcação, a etiquetagem, a embalagem e o manuseio incorreto de artigo perigoso, ou ainda a descoberta de artigo perigoso não declarado ou erroneamente declarado, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.</p> <p>2.4.8 - qualquer ocorrência em que um artigo perigoso tenha sido transportado, mas não tenha sido carregado, segregado, separado ou afixado de acordo com a regulamentação em vigor, ou tenha sido transportado sem que tenha sido provida a informação ao piloto em comando, quando a regulamentação assim o exigir, no prazo especificado pela seção 175.395 do RBAC nº 175.</p> <p>2.4.9 - incapacidade do piloto que leve à falta de aptidão para desempenhar função</p>

1.5 – Ambiente externo e meteorologia	2.5 – 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).	2.5.1 - colisão no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo.
1.5.2 – Ativação ACAS-RA (<i>Airborne Collision Avoidance System – Resolution Advisory</i> , ou aviso de resolução do sistema anticolisão de bordo).	2.5.2 - quase colisão, no solo ou em voo, com outra aeronave, o solo ou um obstáculo, que exija uma manobra de emergência para evitar colisão.
1.5.3 - Ativação de sistema anticolisão com o solo, em situação real, registrada como "warning" (Alerta), como, por exemplo, um aviso GPWS (sistema de alerta de aproximação com o solo) / TAWS (sistema de percepção e aviso do terreno).	2.5.3 - colisão com fauna e que tenha resultado em dano à aeronave ou na perda ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial.
1.5.4 - Colisão com fauna.	2.5.4 - interferência com a aeronave por arma de fogo, dispositivo pirotécnico, pipa, laser, iluminação a laser, luz de alta potência, aeronave remotamente pilotada, aeromodelo ou meio semelhante.
1.5.5 - Dano causado por objeto estranho/fragmento (FOD).	2.5.5 - queda de raio que resulte em dano ou perda de função da aeronave.
1.5.6 - Evento não previsto relacionado à má condição do pavimento da pista.	2.5.6 - encontro com turbulência grave e que tenha provocado ferimento em algum ocupante da aeronave ou relativamente ao qual se considere necessário um "controle de turbulência" da aeronave após o voo.
1.5.7 - Evento de esteira de turbulência.	2.5.7 - formação de gelo, incluindo no carburador, e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
1.5 - Interferência na aeronave com arma de fogo, dispositivo pirotécnico, pipa, laser, iluminação a laser, luz de alta potência, aeronave remotamente pilotada, aeromodelo ou meio semelhante.	2.5.7 - formação de gelo, incluindo no carburador, e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.
1.5.9 - Queda de raio que tenha resultado em dano à aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema da aeronave.	
1.5.10 - Evento com granizo que tenha resultado em dano 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 ferimento a ocupante ou relativamente ao qual se considere necessária uma inspeção da aeronave.	
1.5.12 - Encontro com "lesoura 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 dificuldade de controle da aeronave, dano 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	2.6 – Assistência à aeronave no solo
1.6.1 - Abastecimento de combustível ou de outro fluido essencial contaminado ou do tipo incorreto (incluindo oxigênio, nitrogênio, óleo e água potável).	2.6.1 - abastecimento de combustível ou de outro fluido essencial contaminado 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, de sistema ou de equipamento da aeronave resultante do transporte de bagagem, carga ou correio.	
1.6.5 - Interferência de veículo, equipamento ou pessoa em manobra de <i>pushback</i> , <i>power-back</i> , <i>taxiamento</i> ou <i>parqueamento</i> .	
1.6.6 - Assistência ou carregamento/embarque incorreto de passageiro, bagagem, correio ou carga, que possa ter um efeito significativo na massa e/ou equilíbrio da aeronave (incluindo erro grave no cálculo 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 - Não conformidade de procedimento em matéria de assistência em solo e manutenção de aeronave, especialmente os aplicáveis ao reabastecimento ou carregamento, incluindo a instalação ou remoção incorreta de equipamento.	
1.6.10 - Derramamento durante o abastecimento, que tenha ultrapassado 1 m ² de área ou que tenha produzido interdição da posição.	
1.6.11 - Carregamento de quantidade incorreta de combustível, com possibilidade de ter um impacto significativo na autonomia, desempenho, equilíbrio ou resistência estrutural da aeronave.	
1.6.12 - Avaria, mau funcionamento ou defeito de equipamento no solo utilizado para a assistência no solo, que resulte em dano ou dano potencial à aeronave, por exemplo, garfo de reboque ou GPU (grupo gerador).	
1.6.13 - Ausência de tratamento antigelo/de gelo, ou tratamento errado ou inadequado.	
1.6.14 - Dano causado à aeronave por equipamento ou veículo de assistência no solo, incluindo dano não declarado anteriormente.	
1.6.15 - Qualquer ocorrência em que o desempenho humano tenha contribuído diretamente ou possa ter contribuído para um acidente ou incidente grave.	

3. Ocorrências de reporte mandatório por operador aeroportuário (operador de aeródromo)

3.1 - Ocorrências relacionadas com aeronaves e obstáculos.

3.1.1 - colisão no solo entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo.

3.1.2 - colisão com fauna.

3.1.3 - excursão de pista de pouso e decolagem ou de pista de táxi.

3.1.4 - incursão em uma pista de pouso e decolagem ou pista de táxi.

3.1.5 - incursão ou saída da área de aproximação final e de decolagem (FATO).

3.1.6 - inobservância, por parte de aeronave, equipamento ou veículo, de autorização, instrução ou restrição 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).

3.1.7 - objeto estranho na área de movimento do aeródromo e que tenha causado dano à aeronave, a seus ocupantes ou a qualquer outra pessoa.

3.1.8. Presença de obstáculo, fixo ou móvel, no aeródromo ou nas suas imediações, não publicado na AIP (Publicação de Informação Aeronáutica) ou em NOTAM (Aviso aos Aeronavegantes) e/ou que não esteja marcado ou iluminado de forma adequada.

3.1.9 - presença de passageiro sem supervisão, ou de pessoa não autorizada, no pátio.

3.1.10 - efeito de sopro de reator, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice que tenha causado dano.

3.1.11 - declaração de emergência (expressão "MAYDAY" ou "PAN-PAN").

3.2 - Degradação ou perda total de serviços ou funções

3.2.1 - perda ou falha de comunicação entre:

3.2.1[1] - unidade de serviços de tráfego aéreo, onde houver, e o operador de aeródromo, veículo ou pessoa na área de manobras; e,

3.2.1[2] - unidade de serviços de gerenciamento de pátio e a aeronave, veículo, pessoa na área de manobras, ou unidade de serviços de tráfego aéreo.

3.2.2 - avaria, mau funcionamento ou defeito de equipamento ou sistema do aeródromo e que tenha causado dano à aeronave ou a seus ocupantes, ou que tenha gerado suspensão das operações.

3.2.3 - deficiência relacionada à indisponibilidade do sistema de luzes que tenha causado movimentação incorreta da aeronave.

3.2.4 - indisponibilidade de serviço de salvamento e de combate a incêndios de acordo com os requisitos aplicáveis.

3.3. Outras ocorrências

3.1.1 - incêndio, fumaça ou explosão em instalação, imediação ou equipamento do aeródromo e que tenha ou possa ter colocado em perigo a aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa dentro do aeródromo.

3.3.2 - derramamento durante o abastecimento, que tenha ultrapassado 1 m² de área ou que tenha produzido interdição da posição.

3.3.3 - qualquer ocorrência que tenha causado dano a equipamento ou lesão a pessoa.