



RESOLUÇÃO Nº 714, DE 26 DE ABRIL DE 2023

Aprova o Programa de Reportes Mandatórios de Segurança Operacional no âmbito da ANAC e emendas os RBACs nº 01, 121, 135, 145 e 175.

A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelo art. 11 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X e XI, da mencionada Lei, 3º do Decreto nº 9.880, de 27 de junho de 2019, e 16 e 17 do Anexo da Portaria Conjunta COMAER/ANAC nº 2, de 20 de dezembro de 2017, e no Anexo I da Portaria Conjunta COMAER/ANAC nº 5.754, de 23 de agosto de 2021, e considerando o que consta do processo nº 00058.044058/2021-32, deliberado e aprovado na 7ª Reunião Deliberativa, realizada em 25 de abril de 2023,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar 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.

Art. 2º Para os fins desta Resolução, considera-se:

- I - ocorrência: todo evento de segurança operacional;
- II - reporte de segurança operacional: comunicação, não caracterizada como denúncia, de uma ocorrência;
- III - aeronave do Grupo A:
 - 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; e
 - 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; e

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

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

§ 1º As ocorrências deverão ser reportadas em até 48 (quarenta e oito) horas, no caso de operadores brasileiros, e em até 72 (setenta e duas) horas, no caso de operadores estrangeiros, da sua constatação, salvo previsão diversa constante do Anexo I desta Resolução ou autorização expressa da ANAC.

§ 2º O reporte deverá ser encaminhado, dentro do prazo de que trata o § 1º deste artigo, ainda que não se disponha de todas as informações, contudo o reporte deverá ser complementado assim que informações novas se tornarem disponíveis, no prazo previsto no § 1º deste artigo, contado a partir da disponibilização da nova informação.

Art. 4º 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.

§ 1º O único objetivo da comunicação de ocorrências será permitir a identificação dos perigos e gerenciar os riscos decorrentes, não o de definir culpados.

§ 2º Os reportes poderão ser integralmente compartilhados com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, e com a Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo - ASOCEA, para fins de melhoria da segurança operacional da aviação civil.

§ 3º Os registros de ocorrências oriundos de reportes obrigatórios poderão ser divulgados ao público, garantindo-se a confidencialidade da identificação dos autores das comunicações e dos tripulantes envolvidos na ocorrência.

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 em Compêndio de Elementos de Fiscalização, 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 Em caso de situações análogas previstas em outros regulamentos, deverão prevalecer os reportes previstos no Anexo I desta Resolução.

Art. 7º Fica aprovada a Emenda nº 13 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado "Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC", consistente nas seguintes alterações:

"01.1

.....

Evento de segurança operacional (ESO) é o 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.

....." (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 8º Fica aprovada a Emenda nº 18 ao RBAC nº 121, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg”, consistente nas seguintes alterações:

"121.374

.....

(h)

.....

(2) O detentor de certificado deve investigar a causa de cada evento listado no parágrafo (h)(1) desta seção e submeter seus registros e a descrição da ação corretiva adotada à ANAC. Os relatórios devem incluir a informação requerida pela Resolução nº 714, de 26 de abril de 2023. A ação de correção deve ser aceitável pela ANAC.

....." (NR)

"121.703 Reportes de dificuldades em serviço

(a) [Reservado]

(b) [Reservado]

(c) [Reservado]

(d) Os reportes de dificuldades em serviço devem ser enviados na forma estabelecida pela Resolução nº 714, de 2023. Uma cópia dos reportes deve ser encaminhada ao detentor do projeto de tipo dentro do mesmo prazo estabelecido pela Resolução." (NR)

"121.1205

.....

(b) [Reservado]

....." (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 9º Fica aprovada a Emenda nº 13 ao RBAC nº 135, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros”, consistente nas seguintes alterações:

"135.415 Reportes de dificuldades em serviço

(a) [Reservado]

(b) [Reservado]

(c) [Reservado]

(d) Os reportes de dificuldades em serviço devem ser enviados na forma estabelecida pela Resolução nº 714, de 26 de abril de 2023. Uma cópia dos reportes deve ser encaminhada ao detentor do projeto de tipo dentro do mesmo prazo estabelecido pela Resolução." (NR)

"APÊNDICE G

.....

G135.2

.....

(h)

.....

(8) Programa para Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC) suplementado. Um programa SASC existente do detentor de certificado deve ser suplementado para incluir todos os elementos do programa de manutenção ETOPS. Em adição aos relatórios requeridos pelas seções 135.415 e 135.417, o programa inclui procedimentos de relato para a ANAC, na forma especificada pela Resolução nº 714, de 2023, para os seguintes eventos significativos prejudiciais ao ETOPS, dentro de 96 horas a partir da ocorrência:

....." (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página "Legislação" (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 10. Fica aprovada a Emenda nº 08 ao RBAC nº 145, intitulado "Organizações de manutenção de produto aeronáutico", consistente nas seguintes alterações:

"145.221 Reportes de dificuldades em serviço

(a) Os reportes de dificuldades em serviço devem ser enviados na forma estabelecida pela Resolução nº 714, de 26 de abril de 2023. Uma cópia dos reportes deve ser encaminhada ao detentor do projeto de tipo, projeto suplementar de tipo ou certificado de produto aeronáutico aprovado, dentro do mesmo prazo estabelecido pela Resolução. Uma cópia do relatório submetido em nome de um detentor de certificado de operador aéreo deve ser encaminhada ao detentor do certificado." (NR)

§ 1º Fica suprimida a seção 145.206 do RBAC nº 145.

§ 2º A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página "Legislação" (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 11. Fica aprovada a Emenda nº 04 ao RBAC nº 175, intitulado "Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis", consistente nas seguintes alterações:

"175.383 [Reservado]" (NR)

"175.385 Notificação de ocorrências com artigos perigosos

As notificações de ocorrências devem ser enviadas na forma estabelecida pela Resolução nº 714, de 26 de abril de 2023. Essa notificação deve ser feita às autoridades apropriadas do país do operador aéreo e do país de ocorrência." (NR)

"175.395

(a) Todas as ocorrências com artigos perigosos em que o Brasil deva ser notificado, conforme definido nos requisitos 175.381, 175.385, 175.387 e Resolução nº 714, de 2023, devem ser enviadas à ANAC conforme norma específica, respeitando os seguintes prazos:

....." (NR)

"APÊNDICE A

.....

Tabela 1

.....

175.385	Notificação de ocorrências com artigos perigosos	4.000,00	7.000,00	10.000,00	1 por constatação
---------	--	----------	----------	-----------	-------------------

....." (NR)

§ 1º Fica suprimida a linha referente à seção 175.383 da Tabela 1 do Apêndice A do RBAC nº 175.

§ 2º A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>) e na página "Legislação" (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>), na rede mundial de computadores.

Art. 12. 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. 13. Esta Resolução entra em vigor:

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.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor-Presidente Substituto

ANEXO I À RESOLUÇÃO Nº 714, DE 26 DE ABRIL DE 2023

LISTA DE OCORRÊNCIAS

1. OCORRÊNCIAS 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 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 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 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 parâmetro de configuração incorreto.

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 critério de aproximação estabilizada definido pelo operador aéreo.

1.1.3.9. Continuação da aproximação por instrumentos abaixo do mínimo publicado com referência visual inadequada.

1.1.3.10. Pouso de precaução ou forçado.

1.1.3.11. Pouso curto ou 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 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 a condição.

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 proteção automática.

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 limite, inferior ou superior, constante do manual de voo da aeronave.

1.1.4.7. Operação com altímetro incorretamente regulado.

1.1.4.8. Ocorrência relacionada com o sopro de reator (*jet blast*) ou com a perturbação de rotor ou hélice que tenha ou possa 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 à 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 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.

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

1.1.5. Outros tipos de ocorrências

1.1.5.1. Liberação não intencional de carga ou de outro equipamento transportado externamente.

1.1.5.2. Perda de consciência situacional (incluindo a situação de sistema, modo 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. 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.

1.1.5.5. 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.

1.1.5.6. 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. 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. Trinca, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maior que o máximo aceitável pelo fabricante ou pela ANAC.

1.2.1.4. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peça estrutural que não seja coberta por instrução aprovada do fabricante.

1.2.1.5. Perda de um sistema.

1.2.1.6. 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.

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 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 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 exemplo: dispositivo de sustentação (*flaps / slats* auxiliares), de arrasto (*spoilers*), de controle de atitude (ailerons, 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 ou grupo motopropulsor.

1.2.2.2. Dano ou avaria do rotor principal/de cauda ou da transmissão e/ou de sistema equivalente.

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:

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

1.2.2.7.2. impossibilidade de controlar a potência, o empuxo ou a rotação;

1.2.2.7.3. 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 ao motor, a alguma estrutura adjacente, a um equipamento ou 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 DO 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 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 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 gás tóxico ou nocivo no compartimento da cabine de comando ou de passageiros durante o voo.

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.

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 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 voo 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 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, registrada como "warning", 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.

1.5.8. 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 1m² 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.

Nota 1: um detentor de certificado sob o RBAC n° 119 operando sob o RBAC n° 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 n° 21.

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

2.1. PRODUÇÃO

2.1.1. Ocorrência relacionada com produto ou artigo, conforme previsto no parágrafo 21.3(c) do RBAC n° 21, que tenha deixado o sistema da qualidade do detentor de aprovação de organização de produção com desvio em relação aos dados de projeto aplicáveis e que possa resultar em uma potencial condição insegura,

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 nº 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 nº 21.

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

3.1. Dano estrutural importante (por exemplo: trinca, deformação permanente, delaminação, descolamento, combustão, desgaste excessivo ou corrosão) detectado durante a operação de manutenção da aeronave ou de um componente.

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

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 componente/fragmento;

3.3.2. falha na estrutura de suporte do motor.

3.4. Dano, 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 sistema ou equipamento de segurança essencial, incluindo o sistema ou equipamento de emergência durante o teste de manutenção, ou incapacidade de acionar esse sistema após a manutenção.

3.7. Montagem ou instalação incorreta de componente 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 procedimento do “*Technical logbook*”.

3.9. Dano grave 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 produto, componente ou material de origem desconhecida ou suspeita, ou de componente essencial não aeronavegável.

3.12. Utilização de dado ou procedimento de manutenção enganoso, incorreto ou insuficiente e que possa conduzir a erro grave de manutenção, incluindo dificuldades de linguagem.

3.13. Controle ou aplicação incorreta de limitação 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. Dano grave causado a uma aeronave durante a atividade de manutenção devido à manutenção incorreta ou utilização de equipamento de solo inadequado ou fora de serviço e que obrigue a serviço adicional de manutenção.

3.16. Ocorrência relacionada 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.

Nota 2: um detentor de certificado de organização de manutenção conforme o RBAC nº 145 que também seja detentor de certificado operando conforme o RBAC nº 121 ou 135, certificado de tipo (incluindo certificado suplementar de tipo) ou certificado de produto aeronáutico aprovado ou que seja licenciado do detentor de certificado de tipo, não necessita apresentar o reporte requerido no item 3 deste Anexo se o evento tiver sido reportado segundo os itens 1, 2 ou 5 deste Anexo.

Nota 3: uma organização de manutenção certificada conforme o RBAC nº 145 pode enviar um reporte de dificuldade em serviço em nome de um detentor de certificado operando segundo o RBAC nº 121, desde que o reporte atenda aos requisitos do RBAC nº 121 e dos manuais do operador, conforme apropriado, e de um detentor de certificado operando segundo o RBAC nº 135, desde que o reporte atenda aos requisitos do RBAC nº 135 e dos manuais do operador, conforme apropriado.

Nota 4: uma organização de manutenção certificada autorizada a apresentar o reporte em nome de um detentor de certificado não deve apresentar o reporte conforme o item 3 deste Anexo.

4. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR DE AERÓDROMO

4.1. Ocorrências relacionadas com aeronaves e obstáculos

4.1.1. Colisão no solo entre duas aeronaves ou entre uma aeronave e o solo ou um obstáculo.

4.1.2. Colisão com fauna.

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

4.1.4. Incursão 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 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).

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

4.1.8. 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.

4.1.9. Presença de passageiro sem supervisão, ou de pessoa não autorizada, no pátio.

4.1.10. Efeito de sopro de reator, de corrente descendente do rotor ou de sopro da hélice que tenha causado dano.

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 falha de comunicação entre:

4.2.1.1. unidade de serviços de tráfego aéreo, onde houver, e o operador de aeródromo, veículo ou pessoa na área de manobras;

4.2.1.2. unidade de serviços de gerenciamento de pátio e a aeronave, veículo, pessoa na área de manobras, ou unidade de serviços de tráfego aéreo.

4.2.2. 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.

4.2.3. Deficiência relacionada à indisponibilidade do sistema de luzes que tenha causado movimentação incorreta da aeronave.

4.2.4. Indisponibilidade de serviço de salvamento e de combate a incêndios de acordo com os requisitos aplicáveis.

4.3. Outras ocorrências

4.3.1. 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.

4.3.2. Derramamento durante o abastecimento, que tenha ultrapassado 1m² de área ou que tenha produzido interdição da posição.

4.3.3. Qualquer ocorrência que tenha causado dano a equipamento ou lesão a pessoa.

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 condição IMC (condição meteorológica 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.

5.2. 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. 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.

5.2.4. Controle de voo que não funciona corretamente ou esteja desconectado.

5.2.5. Extensão ou retração do trem de pouso, ou abertura ou fechamento, não comandado de sua porta, durante o voo.

5.2.6. 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.

5.2.7. Avaria ou deterioração substancial da estrutura da aeronave.

5.2.8. Falha, mau funcionamento ou defeito em estrutura da aeronave que requeira grande (“*major*”) reparo.

5.2.9. Trinca, deformação permanente ou corrosão da estrutura da aeronave, se maior que o máximo aceitável pelo fabricante ou pela ANAC.

5.2.10. Rachadura, deformação permanente ou corrosão de peça estrutural que não seja coberta por instrução aprovada do fabricante.

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

5.2.12. Desligamento de um motor em voo devido a um apagamento (“*flameout*”);

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

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

5.2.15. Desligamento de mais de um motor em voo.

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

5.2.17. Remoção não prevista de motor causada por dificuldade mecânica conhecida ou suspeita ou por mau funcionamento.

5.2.18. 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.

5.2.19. 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.

5.2.20. 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).

5.2.21. 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.

5.3. Ocorrências específicas durante a assistência no solo

5.3.1. Abastecimento de combustível ou de outro fluido essencial contaminado 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 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.

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 gás tóxico ou nocivo 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 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.

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

5.5.8. 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.

5.5.9. 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.

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

5.6.4. 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.

5.6.5. Queda de raio que resulte em dano ou perda de função da aeronave.

5.6.6. 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.

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

Nota 5: um detentor de certificado sob o RBAC nº 119 operando sob o RBAC nº 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 5 deste Anexo, caso tenha enviado os reportes previstos pela seção 21.3 do RBAC nº 21.

6. OCORRÊNCIAS DE REPORTE MANDATÓRIO PELO OPERADOR DE 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 procedimento 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. Controle de voo que não funciona corretamente ou esteja desconectado.

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 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 o planador, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

6.3.2. Violação 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 vapor ou gás tóxico ou nocivo no planador.

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

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 arma de fogo, dispositivo pirotécnico, pipa, *laser*, iluminação a *laser*, luz de alta potência, aeronave remotamente pilotada, aeromodelo ou meio semelhante.

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

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

7.1. Operações aéreas

7.1.1. Qualquer voo efetuado de forma inadvertida com um balão ou dirigível não aeronavegável ou cuja preparação incompleta tenha ou possa ter colocado em perigo o balão ou dirigível, 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 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 o balão ou dirigível, 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 vapor ou gás tóxico ou nocivo no balão ou dirigível (além do funcionamento normal do queimador).

7.4.3. Ocupante do balão ou dirigível ejetado do cesto ou da gôndola.

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

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 balão ou dirigível, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

7.5.2. Interferência com o balão ou dirigível por arma de fogo, dispositivo pirotécnico, pipa, laser, iluminação a *laser*, luz de alta potência, aeronave remotamente pilotada, aeromodelo ou meio semelhante.

7.5.3. Episódio imprevisto de condição meteorológica adversa e que tenha ou possa ter colocado em perigo o balão ou dirigível, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa.

Nota 6: Para os propósitos deste Anexo, “em voo” significa o período entre o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra na decolagem até o momento em que ela toca essa superfície no pouso.

ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 714, DE 26 DE ABRIL DE 2023

MULTAS APLICÁVEIS PELO DESCUMPRIMENTO DA RESOLUÇÃO

1. MULTAS 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 I)

Aeronave	Mínimo	Intermediário	Máximo
Aeronave do Grupo A	R\$ 4.000 por ocorrência não reportada	R\$ 7.000 por ocorrência não reportada	R\$ 10.000 por ocorrência não reportada
Aeronave do Grupo B	R\$ 1.600 por ocorrência não reportada	R\$ 2.800 por ocorrência não reportada	R\$ 4.000 por ocorrência não reportada
Planador, Balão ou Dirigível	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável

2. MULTAS 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 I)

Entidade	Mínimo	Intermediário	Máximo
Pessoa Jurídica	R\$ 8.000 por ocorrência não reportada	R\$ 14.000 por ocorrência não reportada	R\$ 20.000 por ocorrência não reportada
Pessoa Física	R\$ 4.000 por ocorrência não reportada	R\$ 7.000 por ocorrência não reportada	R\$ 10.000 por ocorrência não reportada

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

Aeródromo	Mínimo	Intermediário	Máximo
Classe I-B	R\$ 2.400 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 12.000 por mês de ano calendário	R\$ 4.200 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 21.000 por mês de ano calendário	R\$ 6.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 30.000 por mês de ano calendário
Classe II	R\$ 2.800 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 14.000 por mês de ano calendário	R\$ 4.900 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 24.500 por mês de ano calendário	R\$ 7.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 35.000 por mês de ano calendário

Classe III	R\$ 3.200 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 16.000 por mês de ano calendário	R\$ 5.600 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 28.000 por mês de ano calendário	R\$ 8.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 40.000 por mês de ano calendário
Classe IV	R\$ 4.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 20.000 por mês de ano calendário	R\$ 7.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 35.000 por mês de ano calendário	R\$ 10.000 por ocorrência não reportada, limitado a R\$ 50.000 por mês de ano calendário

Publicado no Diário Oficial da União de 28 de abril de 2023, Seção 1, páginas 88 a 93

Retificado no Diário Oficial da União de 16 de maio de 2023, Seção 1, página 80