

ASSOCIAÇÃO DAS INDÚSTRIAS AEROSPACIAIS DO BRASIL





**Acesso a Informações de Aeronavegabilidade
e de Segurança Operacional**

Compromisso com a Transparência

Relatório de Ocorrências Aeronáuticas

- Sistema de comunicação vigente no Brasil (ANAC)
- Sistema de comunicação vigente nos EUA (FAA)
- Integração indústria-autoridade no Brasil
- Sistema de comunicação sugerido pela AIAB

Sistema brasileiro de comunicação de ocorrências

Atualmente há três fontes distintas de informação de ocorrências aeronáuticas:

- Operadores;
- Oficinas de Manutenção;
- Fabricantes;

- **Operadores** - reportam as ocorrências aeronáuticas segundo os RBHA 121.703 e 704 / 135.415 e 135.416

121.703 – RELATÓRIO DE DIFICULDADES EM SERVIÇO (OPERACIONAIS)

[(a) A partir de 31 de janeiro de 2006 cada detentor de certificado deve relatar a ocorrência ou detecção de cada falha, mau funcionamento ou defeito referente a:]

- (1) qualquer incêndio e, quando monitorado por um sistema de alarme de fogo a ele relacionado, se tal sistema funcionou apropriadamente;**
- (2) qualquer alarme falso de fogo ou fumaça**

Os operadores brasileiros em breve passarão a reportar suas ocorrências, pela internet, diretamente no banco de dados da ANAC, que será aberto à consulta pública



Brazilian Aeronautical Products Certification Branch

Service Difficulty Reporting

O Sistema para o envio de Relatório de Dificuldade em Serviço encontra-se em manutenção. Neste ínterim, por favor, os relatórios de dificuldades em serviço deverão ser enviados para pac@anac.gov.br

The Service Difficulty Reporting system is under maintenance. During this interim, please, send the required information to the following e-mail address:
pac@anac.gov.br

• Oficinas de manutenção (MRO) devem reportar conforme RBHA 145.63

145.63 - RELATÓRIO DE DEFEITO OU DE CONDIÇÃO NÃO AERONAVEGÁVEL.

a) Cada empresa homologada deve relatar ao DAC ou ao SERAC a que está vinculada, no prazo máximo de 3 dias úteis, qualquer defeito grave repetitivo que ela encontre em uma aeronave, motor, hélice ou em qualquer componente dos mesmos. O relatório deve ser feito na forma e de maneira estabelecida pelo DAC, descrevendo em detalhes o defeito ou mau funcionamento, sem omitir nenhuma informação pertinente.

(b) Nos casos em que o relatório requerido pelo parágrafo (a) desta seção possa prejudicar a empresa, ela pode solicitar uma apresentação verbal ao DAC que, após conhecer o assunto, determinará a necessidade (ou não) do relatório escrito. Entretanto, sempre que um defeito ou mau funcionamento possa resultar em perigo iminente ao vôo, a empresa deve usar o meio de comunicação mais expedito possível para informar o fato ao DAC ou ao SERAC de sua área.

(c) O detentor de um certificado de homologação de empresa aérea emitido segundo o RBHA 121 ou 135, ou o detentor de um certificado de homologação de tipo de aeronave (incluindo certificado suplementar), ou detentor de certificado de produção ...

• Fabricantes (detentores do CHT): estão obrigados a reportar as ocorrências aeronáuticas segundo o RBHA 21.3 e RBHA 21.4

21.3 – RELATÓRIOS DE FALHAS, MAU FUNCIONAMENTO E DEFEITOS

(a) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, o detentor de um Certificado de Homologação de Tipo (incluindo um Certificado de Homologação Suplementar de Tipo), de um Atestado de Produto Aeronáutico Aprovado, de um certificado de homologação de empresa ou, ainda, de um licenciamento de Certificado de Homologação de Tipo deve relatar ao CTA qualquer falha, mau funcionamento ou defeito em qualquer produto, parte, processo ou dispositivo fabricado por ele e que tenha sido considerado como causador de qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção

(b) O detentor de um Certificado de Homologação de Tipo (incluindo um Certificado de Homologação Suplementar de Tipo), de um atestado de produto aeronáutico aprovado, de um certificado de homologação de empresa ou, ainda, de um licenciamento de Certificado de Homologação de Tipo deve relatar ao CTA qualquer defeito em qualquer produto, parte ou dispositivo fabricado por ele que tenha passado pelo seu controle de qualidade e que possa resultar em qualquer uma das ocorrências listadas no parágrafo (c) desta seção.

(c) As seguintes ocorrências devem ser relatadas de acordo com os parágrafos (a) e (b) desta seção:


- (1) incêndios causados por falha, mau funcionamento ou defeito de um sistema ou de um equipamento.
- (2) falha, mau funcionamento...

- **Sistema americano de comunicação de ocorrências**

O sistema vigente nos EUA é muito similar ao sistema do Brasil

FAA – CFR 14. 21 / CFR 14.121 / CFR 14. 135 / CFR 14.145


Página de relatórios / pesquisa de ocorrências aeronáuticas do FAA



Federal Aviation
Administration

[SDR Home](#)

[Whats New \(Updated March 12, 2009\)](#) | [Create New Account](#) | [Forgot Username/Password](#) | not logged in - [Login](#)
[Feedback](#)




Query Criteria (Note: Recently submitted SDR's are not available until the FAA approves the submission.)

Operator Control # (Searching by Operator Control Number will allow you to check the status

Operator Designator Registration Number

Difficulty Date: From To (mm/dd/yyyy)

JASC (ATA) Code 

<http://av-info.faa.gov/sdrx/Query.aspx>

- **Sistema vigente na Europa (EASA)**

Part-M: Continuing airworthiness requirements (Annex I to EC 2042/2003)

- M.A.202 Occurrence reporting

(a) Any person or organization responsible under M.A.201 shall report to the State of registry, the organization responsible for the type design or supplemental type design and, if applicable, the Member State of operator, any identified condition of an aircraft or component that hazards seriously the flight safety ...

- General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products, Parts and Appliances AMC-20 (EASA AMC 20-8)

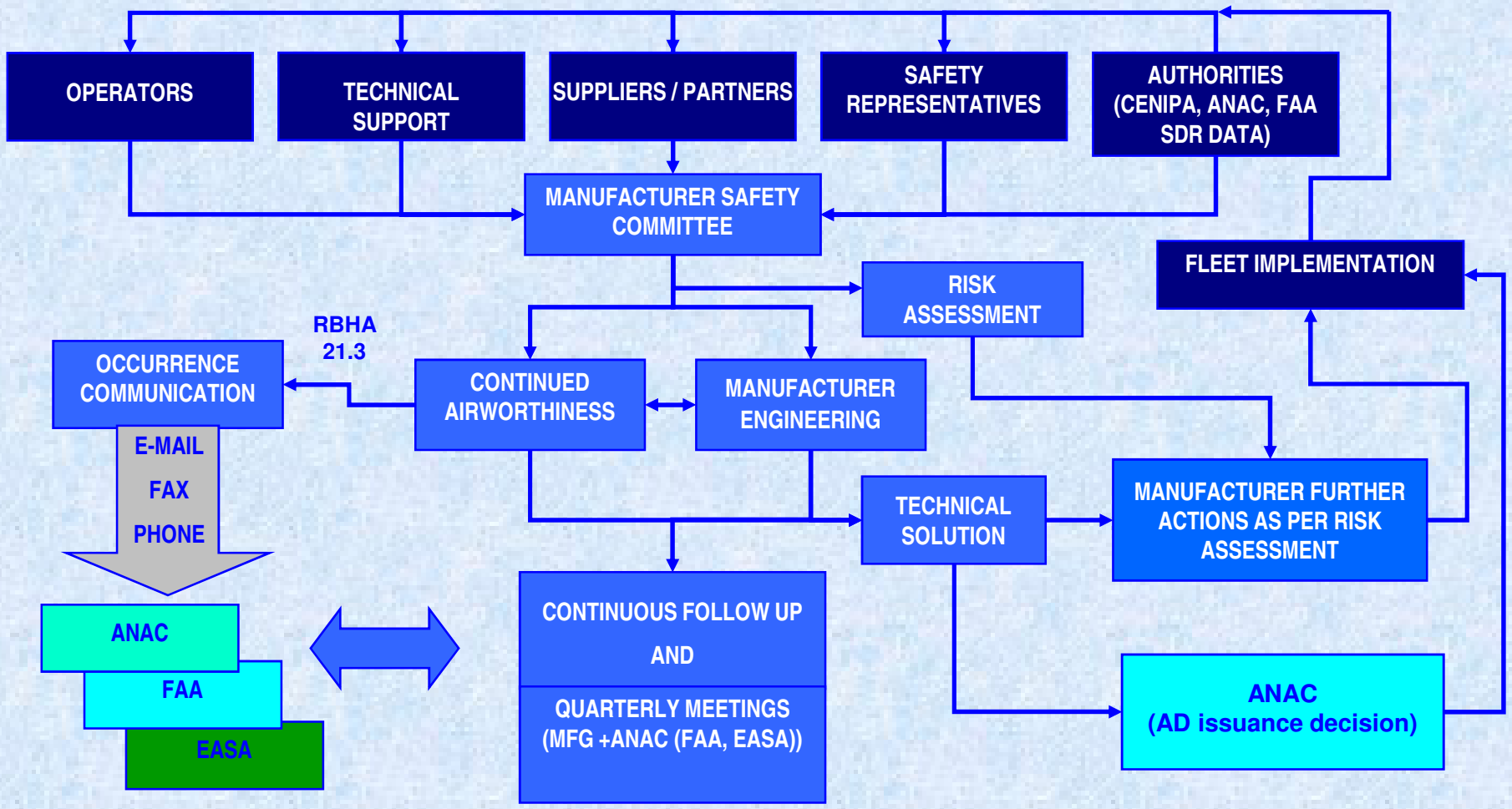
- Integração indústria-autoridade no Brasil

Nos fabricantes brasileiros, as ocorrências aeronáuticas são reportadas pelo sistema de Aeronavegabilidade Continuada (Continued Airworthiness) que se inicia com envio das Ocorrências às autoridades aeronáuticas (conforme RBHA 21.3) e se encerra com a implementação das ações corretivas na frota (Ex. Boletim de Serviço), inclusive nos casos onde a autoridade não entende ser aplicável a emissão de uma AD que é um dos instrumentos legais para a obrigatoriedade da implementação de uma ação corretiva (RBHA 39)

Atividades Típicas da Aeronavegabilidade Continuada

- Occurrence reporting to certification authorities – RBHA 21.3 , FAR 21.3 and 21.4, EASA AMC20-8;
- Identification of relevant items;
- Follow-up of in-service difficulties;
- Participation on technical discussions related to continued airworthiness;
- Management of the technical solutions approval processes;
- AD and AD NPRM processes management;
- Follow-up of the solution efficiency in operation;
- Service Difficulties Meeting coordination.

Service Difficulties Chart



- Sistema de comunicação de ocorrências sugerido pela AIAB

O modelo utilizado entre os fabricantes Brasileiros e a ANAC no tratamento de dificuldades em serviço (tratamento das ocorrências aeronáuticas) é considerado pelo FAA e pela EASA como o melhor modelo existente na atualidade, dada a velocidade de resposta, transparência e resultados aplicados, no entanto os fabricantes brasileiros são diretamente afetados pela falta de informação proveniente dos operadores e oficinas que por lei apenas necessitam reportar as ocorrências aeronáuticas à ANAC.

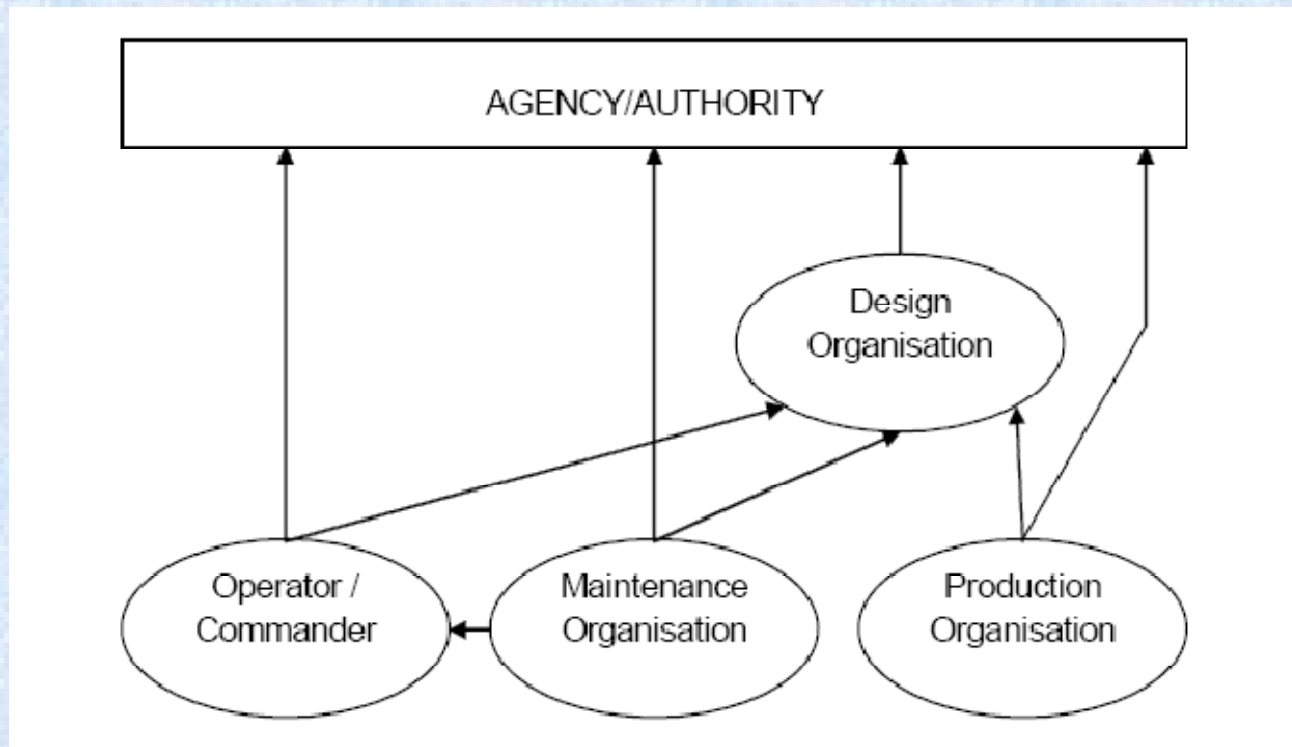
A AIAB entende que para melhorar o sistema existente os requisitos necessitam ser alterados para que os fabricantes também sejam obrigatoriamente informados de tais ocorrências.

- Sistema de comunicação de ocorrências sugerido pela AIAB (continuação)

No entanto, dado o caráter exclusivamente técnico das informações disponíveis, a AIAB entende que estas informações somente devem ser disponibilizadas ao público em geral após sua devida caracterização por parte da ANAC.

Esta sugestão visa minimizar os riscos de interpretação errônea ou de uso indevido das informações.

Modelo esquemático do Sistema de comunicação de ocorrências sugerido pela AIAB



fonte EASA - DECISION NO. 2003/12/RM OF THE EXECUTIVE DIRECTOR OF THE AGENCY of 5 November 2003 on general acceptable means of compliance for airworthiness of products, parts and appliances (« AMC-20 »)

Perguntas / Dúvidas?



AIAB

ASSOCIAÇÃO DAS INDÚSTRIAS AEROSPACIAIS DO BRASIL



Acesso a Informações de Aeronavegabilidade
e de Segurança Operacional

Obrigado!