



GPIA 

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

**Audição na Comissão de Economia, Obras
Públicas, Planeamento e Habitação**

INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

DOIS EVENTOS:

27-ABR-2021 – AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO (PORTO)

13-MAI-2022 – AEROPORTO JOÃO PAULO II (PONTA DELGADA)

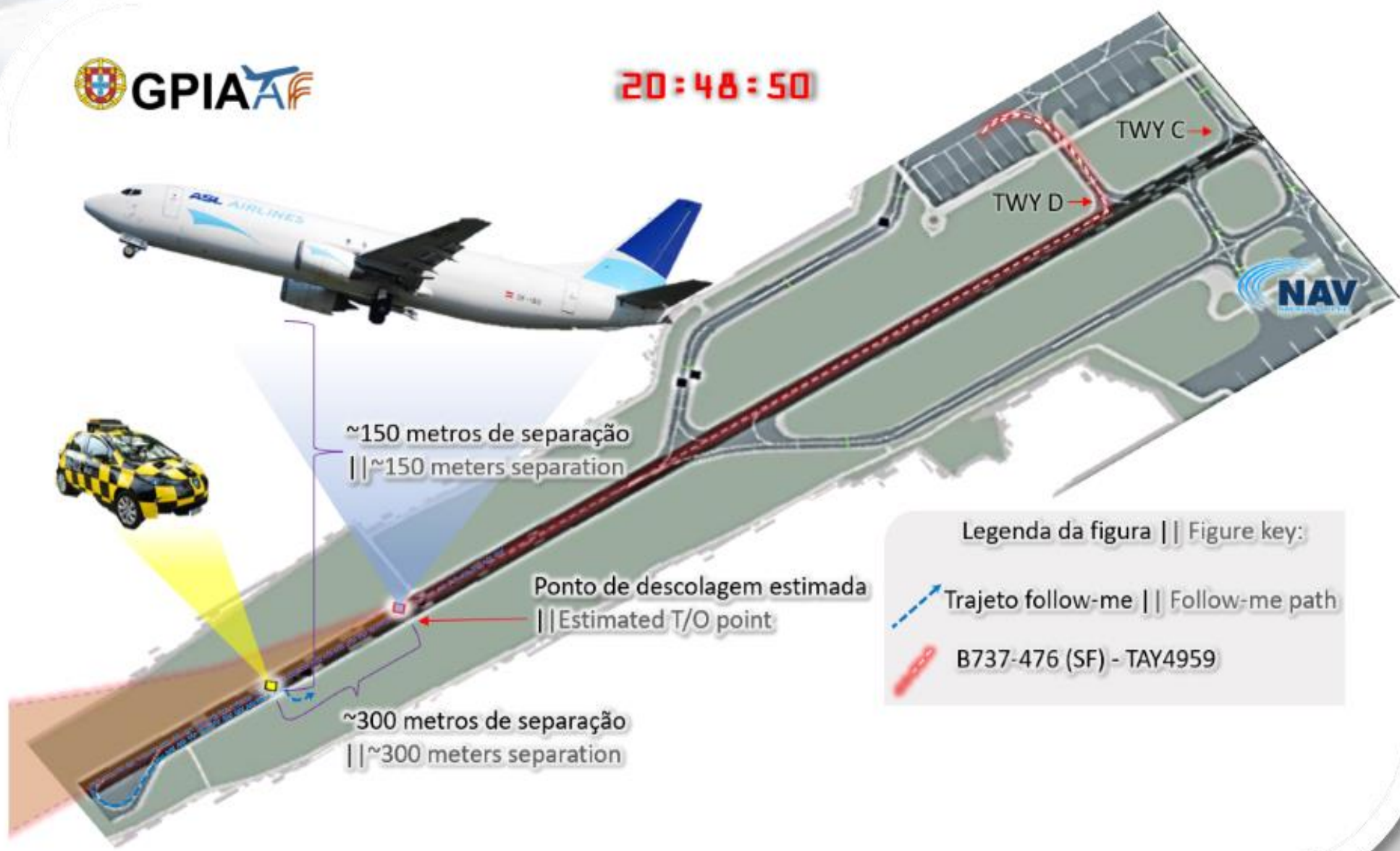
Autorização, pelos serviços de controlo de tráfego aéreo, de descolagem e aterragem de aeronaves com veículos previamente autorizados a ocupar a pista.



27-ABR-2021 – AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO (PORTO)



20:48:50



Legenda da figura || Figure key:

Trajeto follow-me || Follow-me path

B737-476 (SF) - TAY4959

13-MAI-2022 – AEROPORTO JOÃO PAULO II (PONTA DELGADA)



O PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO e ANÁLISE:



O PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO e ANÁLISE:



O PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO e ANÁLISE:



Principais Conclusões (1):

- Que o controlador de serviço trabalhava sozinho e ininterruptamente, sem qualquer descanso, durante cerca de quatro horas na posição da torre, quando o evento ocorreu, atuando como controlador de aeródromo e de aproximação.
- Que não existia um sistema de alerta independente da ação humana, sendo que os procedimentos existentes de auxílio de memória do controlador, dadas as circunstâncias, eram ineficazes para indicar a presença do veículo *Follow-Me*, previamente autorizado a permanecer na pista.
- Que as comunicações da aeronave e do veículo *Follow-Me* com o ATC utilizavam sistemas rádio distintos (frequência aeronáutica e sistema de comunicação TETRA, respetivamente), não possibilitando ou contribuindo para a deteção de presença mútua na área de manobra.

Principais Conclusões (2):

- Que o exercício das prerrogativas dos Supervisores na gestão tática das suas equipas, assentava em procedimentos ambíguos, pelo que na prática, a composição das equipas era realizada independentemente das dotações aprovadas para o período considerado, sem material de referência e análise de risco de apoio à decisão.
- Não deteção sistémica do incumprimento dos períodos máximos de serviço sem interrupção por parte dos controladores e seus supervisores.

Principais Conclusões (3):

- A não realização de reuniões de *Safety Review Board*, associada a uma ausência consistente de fornecimento formal de informação de segurança ao Administrador Responsável, afetando significativamente a capacidade da equipa de liderança da NAV Portugal de exercer de forma eficaz a sua prerrogativa de supervisão da segurança operacional.
- “Cultura de silo” na liderança das torres (e respetivos órgãos), impedindo a implementação das melhores práticas operacionais, de gestão e de segurança operacional, já implementadas em outros órgãos, sem ligação com as especificidades locais.

Principais Conclusões (4):

- Ausência de uma monitorização de conformidade inequívoca, independente e eficaz na NAV Portugal, com um serviço de supervisão e promoção de convergência das melhores práticas operacionais, de controlo e de segurança entre os órgãos.
- A não deteção pela Autoridade de Aviação Civil das deficiências na organização e sistema de gestão da NAV Portugal, na implementação dos requisitos da Part-ATS.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

NAV Portugal - cinco recomendações:

- Implementação de sistemas de deteção de incursão de pista fiáveis e independentes da ação humana,
- Revisão das políticas de efetiva supervisão dos controladores,
- Revisão dos procedimentos de gestão tática operacional dos Supervisores,
- Revisão de componentes do seu sistema de gestão de segurança (SMS),
- Implementação do conceito de sala de controlo estéril.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

ANA Aeroportos de Portugal - duas recomendações:

- Instalação de equipamentos rádio (emissor/recetor) fiáveis e de fácil utilização nas viaturas Follow-Me,
- Adoção de procedimentos padrão na inspeção de pista nos aeroportos de sua responsabilidade.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Autoridade Nacional de Aviação Civil, ANAC - três recomendações:

- Garantir que a NAV Portugal implementa procedimentos de pista ocupada recorrendo a ferramentas tecnológicas,
- Fazer a supervisão e seguimento do trabalho das equipas locais de segurança de pista,
- Garantir a implementação plena e eficaz dos requisitos do Sistema de Gestão, mandatórios pela Part-ATS do Regulamento de Execução (UE) 2017/373.

AÇÕES TOMADAS PELAS PARTES

- **Diversas ações tomadas ou com manifestação de intenções, no decurso da investigação e na sequência do relatório**
- **Bom acolhimento geral das recomendações de segurança**



GPIA 

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes
com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Obrigado pela Vossa atenção.