



**CONSELHO DA  
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 5 de Novembro de 2009 (06.11)  
(OR. en)**

**15469/09**

**Dossier interinstitucional:  
2009/0170 (COD)**

**AVIATION 178  
CODEC 1273**

**PROPOSTA**

---

de:	Comissão Europeia
data:	30 de Outubro de 2009
Assunto:	Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à investigação e à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil

---

Junto se envia, à atenção das delegações, a proposta da Comissão transmitida por carta de Jordi AYET PUIGARNAU, Director, dirigida ao Secretário-Geral/Alto Representante, Javier SOLANA.

---

Anexo: COM(2009)611 final



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 29.10.2009  
COM(2009)611 final

2009/0170 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à investigação e à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil**

SEC(2009)1478  
SEC(2009)1477

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO

Para reforçar a segurança do transporte é essencial que as investigações dos acidentes sejam independentes. A análise das circunstâncias dos acidentes conduz à formulação de recomendações destinadas a evitar que estes acontecimentos dramáticos se repitam.

Embora se trate de uma actividade relativamente recente, a aviação civil tem uma sólida tradição na investigação de acidentes. A obrigação de investigar os acidentes da aviação civil está consagrada na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, em que todos os Estados-Membros são Partes. O anexo 13 à Convenção de Chicago e a correspondente documentação de orientação definem de forma pormenorizada as normas internacionais e práticas recomendadas neste domínio.

Em 1980, reconhecendo a importância de investigar os acidentes, a Comunidade Europeia adoptou a Directiva 80/1266/CEE, relativa à cooperação e assistência mútua dos Estados-Membros no domínio da investigação de acidentes aéreos<sup>1</sup>. A Directiva de 1980 foi posteriormente substituída pela Directiva 94/56/CE<sup>2</sup>. Além disso, em 2003, foi adoptada a Directiva 2003/42/CE relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil<sup>3</sup>.

Nos termos da Directiva 94/56/CE, os Estados-Membros devem assegurar que todos os acidentes ou incidentes graves registados no sector da aviação civil sejam investigados por um órgão independente e que a investigação tenha por único objectivo prevenir acidentes futuros e não imputar culpas ou responsabilidades. Além de conceder mais direitos aos investigadores, de modo a permitir-lhes desempenhar melhor as suas funções, a directiva estabelece os princípios fundamentais que regulam a publicação de relatórios e a difusão de recomendações de segurança.

Ao prever a criação de sistemas de comunicação de ocorrências no domínio da segurança, a Directiva 2003/42/CE contribuiu significativamente para a promoção de uma «cultura justa» no sector da aviação civil europeia. Os profissionais do sector da aviação passaram a ser obrigados a comunicar as ocorrências registadas no decurso da sua actividade operacional diária, tendo sido adoptadas disposições para assegurar que os dados comunicados possam ser trocados e difundidos de modo a permitir colher ensinamentos em matéria de segurança. A directiva também apoia e incentiva o estabelecimento de sistemas voluntários de comunicação de ocorrências.

---

<sup>1</sup> Directiva 80/1266/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à futura cooperação e assistência mútua dos Estados-Membros nos inquéritos sobre acidentes de aeronaves (JO L 375 de 31.12.1980, p. 32).

<sup>2</sup> Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil (JO L 319 de 12.12.1994, p. 14).

<sup>3</sup> Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil (JO L 167 de 4.7.2003, p. 23).

## 2. NECESSIDADE DE MUDANÇA

O actual sistema comunitário de investigação de acidentes na aviação civil e de comunicação de ocorrências não funciona da melhor forma. Concretamente, o quadro regulamentar actualmente aplicável à investigação de acidentes, ou seja, a Directiva 94/56/CE, está em vigor há já 15 anos e deixou de estar adaptado às exigências da Comunidade e dos Estados-Membros. Mais especificamente:

- Comparando com a situação verificada em 1994, existem muito mais divergências ao nível da capacidade de investigação dos Estados-Membros. Sobretudo depois dos recentes alargamentos da União Europeia, em 2004 e 2007, essa capacidade de investigação concentra-se apenas nalguns Estados-Membros;
- As aeronaves e os seus sistemas são cada vez mais complexos, o que significa também que a investigação dos acidentes no sector da aviação requer competências e recursos substancialmente mais diversificados que há uma década;
- O mercado comum da aviação na UE registou um forte crescimento quer em termos de dimensão (abrangendo actualmente 27 Estados-Membros) quer de complexidade na última década (emergência de transportadoras que operam a partir de várias bases, maior recurso à externalização da manutenção e à internacionalização do projecto e do fabrico), lançando novos desafios à supervisão da segurança;
- O crescimento do mercado interno da aviação, quer em termos de dimensão quer de complexidade, obrigou também a Comunidade a assumir cada vez mais responsabilidades no domínio da segurança. O quadro jurídico e institucional da UE sofreu mudanças significativas desde a adopção da Directiva 94/56/CE. As normas de segurança são actualmente quase exclusivamente definidas ao nível da UE, e, em 2002, foi criada a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, entidade responsável, em nome dos Estados-Membros, pela certificação das aeronaves na Comunidade<sup>4</sup>;
- A UE e os Estados-Membros adquiriram uma grande experiência prática com a aplicação da Directiva 94/56/CE. Essa experiência deverá ser usada para aumentar a eficácia do sistema regulamentar em vigor.

## 3. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Antes de apresentar a sua proposta, a Comissão efectuou uma análise pormenorizada da situação actual na UE em matéria de investigação de acidentes na aviação civil e de comunicação de ocorrências, nomeadamente através de consultas públicas às partes interessadas e às autoridades dos Estados-Membros. Todos os inquiridos admitiram, pelo menos parcialmente, que existem lacunas na investigação dos acidentes de aviação civil e na comunicação de ocorrências a nível europeu. Contudo, a maioria dos inquiridos também considerou que era prematuro estudar a possibilidade de revisão geral da Directiva 2003/42/CE e que as atenções deveriam

---

<sup>4</sup> Avaliação do impacto da alteração das Directivas 94/56/CE e 2003/42/CE (contrato-quadro para as avaliações *ex-ante* e de impacto, TREN/A1/46-2005), relatório Final, Roterdão, 20 de Julho de 2007.

centrar-se na melhoria da eficácia do quadro regulamentar aplicável à investigação de acidentes.

Além disso, a Comissão apoiou-se nos resultados de um estudo externo de avaliação de impacto, preparado em 2007, que teve em conta os resultados das consultas públicas, assim como os dados de:

- (1) um questionário detalhado distribuído directamente por um consultor externo a muitas partes interessadas;
- (2) um conjunto de entrevistas realizadas por um consultor externo a uma amostra representativa das partes interessadas.

Nesta base, a Comissão realizou a sua própria avaliação de impacto, tendo identificado os seguintes problemas específicos:

- (3) ausência de uma capacidade de investigação uniforme ao nível da UE;
- (4) tensões entre as investigações de segurança e outros procedimentos;
- (5) papel pouco claro da Comunidade nas investigações de segurança;
- (6) lacunas na aplicação das recomendações de segurança;
- (7) ausência de normas comuns para a gestão das listas de passageiros e o apoio às vítimas de acidentes aéreos e suas famílias.

#### **4. OPÇÕES POLÍTICAS POSSÍVEIS**

Para corrigir a actual falta de eficácia, a Comissão analisou algumas opções políticas possíveis:

- (1) promoção da cooperação voluntária;
- (2) criação de uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil;
- (3) criação de um conselho europeu para a segurança da aviação civil.

Todas estas opções foram comparadas com a opção «nada fazer», como parâmetro de referência para a análise dos seus impactos nos domínios da segurança, económico, ambiental e social, etc. Esta análise indicou claramente que o apoio à cooperação voluntária, associado a um conjunto de princípios importantes consagrados num quadro juridicamente vinculativo, considerado no âmbito da opção política «rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil», permitirá atingir os objectivos comunitários da forma mais eficaz e económica e sem ir além do estritamente necessário do ponto de vista da proporcionalidade.

## **5. TEOR DA PROPOSTA**

### **5.1. Promoção da cooperação voluntária**

A proposta prevê a promoção da cooperação voluntária, cujos objectivos são consagrados num quadro juridicamente vinculativo. Assenta nos recursos já disponíveis nos Estados-Membros e na experiência adquirida na área da cooperação informal entre as autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança. Nos termos do regulamento proposto, esta cooperação informal será transformada numa rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (a seguir designada «a rede»).

«A rede» contribuirá para uma maior uniformidade e para uma melhor aplicação e cumprimento da legislação comunitária relativa à investigação de acidentes na aviação civil. Além disso, reforçará a capacidade de investigação da UE, assim como o papel preventivo da investigação de acidentes, promovendo uma cooperação mais estruturada entre as autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança, a Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, mantendo um estatuto de total independência.

Para evitar a criação de um novo organismo comunitário, a rede não terá personalidade jurídica e o seu mandato, que é claramente definido no regulamento proposto, limitar-se-á a acções de consultoria e de coordenação. A rede será um organismo que persegue um objectivo de interesse geral europeu, na acepção do artigo 108.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, de 25 de Junho de 2002 (Regulamento Financeiro)<sup>5</sup>, o que permitirá à Comunidade financiar as suas actividades através de uma subvenção anual, de acordo com um programa de trabalho anualmente aprovado.

### **5.2. Uma proposta assente em obrigações consagradas na legislação**

A principal desvantagem de uma opção política que envolva apenas a cooperação voluntária é a ausência de obrigação jurídica de actuar no quadro de um mandato claramente definido. Além disso, também não é expectável que a cooperação voluntária dê respostas adequadas nas matérias em que é necessário dispor de segurança jurídica, nomeadamente a protecção das informações de segurança sensíveis, a definição dos direitos e obrigações que incumbem às autoridades nacionais responsáveis e à AESA no plano da investigação de segurança ou o estabelecimento de requisitos uniformes para o tratamento das recomendações de segurança.

Para evitar estes inconvenientes, que constituem os aspectos fulcrais sobre os quais devem incidir as melhorias necessárias para corrigir a falta de eficácia do actual quadro regulamentar, o regulamento proposto complementa a cooperação voluntária com algumas obrigações legais:

- actualizar e modernizar as principais disposições da Directiva 94/56/CE;

---

<sup>5</sup> JO L 248 de 16.9.2002, p. 1.

- reforçar a eficácia das investigações de segurança, transpondo para o direito comunitário as normas internacionais e práticas recomendadas relativas à protecção dos elementos de prova e das informações de segurança sensíveis, em conformidade com anexo 13 da Convenção de Chicago;
- estabelecer requisitos comuns para a organização das autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança e reforçar o carácter independente dessas investigações;
- melhorar a coordenação dos vários inquéritos às causas dos acidentes e incidentes, nomeadamente concedendo mandato às autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança para celebrarem acordos antecipados adequados com as outras autoridades (judiciais, de busca e salvamento), susceptíveis de estarem envolvidas na investigação dos acidentes;
- clarificar os direitos e obrigações mútuas da Agência Europeia para a Segurança da Aviação e das autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança, sem comprometer a independência dessas investigações e utilizando o anexo 13 da Convenção de Chicago como referência;
- especificar os critérios com base nos quais as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança designarão os representantes acreditados do «Estado de projecto»;
- estabelecer os requisitos comuns aplicáveis às transportadoras aéreas comunitárias no que se refere às listas de passageiros e à protecção dos dados constantes dessas mesmas listas;
- reforçar os direitos das vítimas de acidentes de aviação e das suas famílias;
- proteger melhor o anonimato das pessoas envolvidas nos acidentes;
- reforçar a aplicação das recomendações de segurança, mediante:
  - a criação de uma base de dados centralizada de recomendações de segurança;
  - a imposição a todas as entidades que, na União Europeia, formulem ou recebam uma recomendação de segurança, da obrigação legal de instituírem um procedimento para registar as medidas adoptadas em resposta a essa recomendação de segurança e acompanhar os progressos alcançados com essas medidas.

## **6. SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

Embora, a longo prazo, não se deva excluir a possibilidade de criar uma agência europeia para a investigação dos acidentes de aviação civil, atendendo à natureza integrada do mercado único da aviação na UE, tal seria prematuro nesta fase. Por conseguinte, a presente proposta não altera a actual repartição de responsabilidades em matéria de investigação de acidentes e incidentes no sector da aviação civil, que continuam a caber às autoridades competentes dos Estados-Membros.

Comparativamente a outras opções políticas alternativas analisadas na avaliação de impacto que acompanha a presente proposta, o regulamento proposto é o que apresenta o maior valor acrescentado do ponto de vista comunitário. Trata-se da opção política mais proporcionada, pois, ao respeitar plenamente o princípio da independência das investigações de segurança, permitirá, apoiando a cooperação voluntária e não criando novas estruturas a nível comunitário, aumentar significativamente a eficácia global do quadro regulamentar actualmente em vigor no domínio da investigação e prevenção dos acidentes de aviação civil na UE.

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à investigação e à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 80.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>6</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>7</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>8</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>9</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Importa garantir um alto nível geral de segurança no sector da aviação civil na Europa e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes, de modo a garantir a confiança dos consumidores no transporte aéreo.
- (2) A pronta realização de investigações de segurança aos acidentes e incidentes de aviação civil reforça a segurança da aviação e contribui para prevenir a ocorrência desses acidentes e incidentes.
- (3) As investigações de segurança devem ter por único objectivo prevenir futuros acidentes ou incidentes, sem imputar culpas ou responsabilidades.
- (4) A Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil<sup>10</sup>, deve ser substituída, de modo a aumentar a eficácia dos sistemas de investigação e prevenção dos acidentes e incidentes de aviação civil, para cuja instauração na Comunidade contribuiu.

---

<sup>6</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>7</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>8</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>9</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>10</sup> JO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

- (5) Deverão ser tidas em conta as alterações que foram sendo introduzidas no quadro institucional e regulamentar aplicável à segurança da aviação civil na Comunidade desde a adopção da Directiva 94/56/CE e, em especial, a criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação.
- (6) Deverá ser tida em conta a Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, que prevê a aplicação das medidas necessárias para garantir a operação segura das aeronaves. Deverá ser dada especial atenção ao anexo 13 da mesma convenção, que estabelece as normas e práticas recomendadas internacionais em matéria de investigação de acidentes e de incidentes com aeronaves, bem como às suas alterações subsequentes.
- (7) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação desempenha, em nome dos Estados-Membros, as funções e tarefas do Estado de projecto, fabrico e registo ligadas à aprovação do projecto, em conformidade com o disposto na Convenção de Chicago e nos seus anexos. Esta deverá por conseguinte estar representada nas investigações de segurança, de modo a contribuir para a sua eficácia e garantir que o projecto de aeronave preenche os requisitos de segurança, sem que tal ponha em causa a independência da investigação.
- (8) Dadas as suas crescentes responsabilidades no domínio da segurança, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação deverá igualmente participar no intercâmbio de dados no âmbito dos sistemas de comunicação de ocorrências; esses dados deverão ser adequadamente protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.
- (9) O âmbito das investigações de segurança dependerá das lições que delas possam ser retiradas para reforço da segurança da aviação, tendo nomeadamente em conta a necessidade de utilizar eficientemente os recursos para a investigação existentes na Comunidade.
- (10) A investigação de segurança a acidentes e incidentes deverá ser realizada por ou sob a supervisão de uma autoridade responsável independente, de modo a evitar os conflitos de interesses e as interferências externas na determinação das causas das ocorrências a serem investigadas.
- (11) As capacidades das autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelas investigações de segurança deverão ser reforçadas, e a cooperação entre essas autoridades é necessária para aumentar a eficácia da investigação e da prevenção de acidentes e incidentes de aviação civil na Comunidade.
- (12) O papel de coordenação das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança deverá ser reconhecido num contexto europeu, tendo em conta a cooperação já existente e os recursos de investigação disponíveis nos Estados-Membros, que devem ser utilizados da forma mais eficaz e económica possível; este objectivo poderá ser mais facilmente alcançado com a criação de uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil («a rede»).
- (13) A rede deverá desenvolver as suas actividades de coordenação de forma transparente e independente e ser activamente apoiada pela Comunidade.

- (14) Os objectivos do presente regulamento podem ser eficazmente atingidos através da cooperação com os países terceiros europeus, que devem ser autorizados a participar nas actividades da rede.
- (15) Os Estados-Membros deverão, em conformidade com a legislação em vigor relativa aos poderes das autoridades responsáveis pela investigação judicial e, caso se justifique, em estreita colaboração com essas autoridades, assegurar que as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos acidentes e incidentes de aviação civil podem desempenhar a sua missão nas melhores condições possíveis, sem comprometer os objectivos do inquérito judicial.
- (16) Só será possível efectuar investigações de segurança eficazes se forem devidamente preservados os elementos de prova importantes.
- (17) O sistema de segurança da aviação civil assenta no «feedback» e nas lições retiradas de acidentes e incidentes que devem ser sujeitos à aplicação estrita da regra da confidencialidade, de modo a garantir a ulterior disponibilidade de fontes de informação valiosas. Neste contexto, as informações de segurança sensíveis não deverão ser utilizadas para outros fins que não a prevenção de acidentes e incidentes, salvo interesse público primordial na sua divulgação.
- (18) Para prevenir a ocorrência de acidentes, é importante tornar públicas as conclusões das investigações aos acidentes e incidentes o mais rapidamente possível.
- (19) As recomendações de segurança que tenham sido formuladas na sequência de investigações a acidentes ou incidentes deverão ser sempre devidamente tidas em conta e, se necessário, observadas, de modo a garantir a adequada prevenção dos acidentes de aviação civil. A dimensão comunitária das recomendações de segurança deverá também ser tida em conta dado a segurança da aviação estar cada vez mais regulamentada a nível europeu.
- (20) A experiência mostra que é, por vezes, difícil obter rapidamente listas fiáveis dos passageiros a bordo de uma aeronave e que os dados constantes dessas listas devem ser protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.
- (21) Os direitos das vítimas de acidentes de aviação e das suas famílias deverão ser devidamente acautelados.
- (22) A Directiva 95/46/CE deverá aplicar-se ao tratamento que é feito dos dados pessoais em virtude do presente regulamento.
- (23) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de normas comuns em matéria de investigação de acidentes e incidentes de aviação civil, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão europeia do presente regulamento, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade enunciado no mesmo artigo, o presente regulamento não vai além do necessário para realizar esses objectivos.
- (24) As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as

regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>11</sup>. Em especial, deverão ser atribuídos poderes à Comissão para decidir sobre o regulamento interno e programa de trabalho da rede estabelecida ao abrigo do presente regulamento.

(25) A Directiva 94/56/CE deve, por conseguinte, ser revogada,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

### *Artigo 1.º*

#### **Objecto**

O presente regulamento visa reforçar a segurança da aviação, garantindo níveis de eficácia e de qualidade elevados nas investigações de segurança da aviação civil europeia, cujo único objectivo é a prevenção de futuros acidentes e incidentes, sem imputar culpas ou responsabilidades.

### *Artigo 2.º*

#### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

(1) «Acidente», um acontecimento ligado à utilização de uma aeronave com vista à realização de um voo e que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efectuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado, e no decurso do qual:

(a) uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido:

- à sua presença na aeronave, ou
- ao contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave; ou
- à exposição directa ao sopro dos reactores,

excepto se os ferimentos resultarem de causas naturais, tiverem sido provocados à pessoa por ela própria ou por terceiros ou se os ferimentos forem sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação; ou

(b) a aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afectam negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo e que

---

<sup>11</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

normalmente exigiriam uma reparação considerável ou a substituição do componente afectado;

excepto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitam a um único motor, à sua blindagem ou acessórios; ou de danos limitados às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneumáticos, travões, rodas, danos superficiais no trem de aterragem, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, danos nos pára-brisas, pequenas amolgadelas ou perfurações no revestimento da aeronave, pequenos danos causados pela queda de granizo ou pela colisão com aves (incluindo perfurações do radome); ou

- (c) a aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível;
- (2) «Representante acreditado», pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para participar numa investigação conduzida por outro Estado. O representante acreditado designado pertence normalmente a uma autoridade responsável por investigações de segurança;
  - (3) «Conselheiro», pessoa nomeada por um Estado, com base nas suas qualificações, para prestar assistência ao seu representante acreditado no âmbito de uma investigação;
  - (4) «Causas», as acções, omissões, eventos ou condições, ou a combinação destes, que conduziram ao acidente ou incidente. A identificação das causas não implica a imputação de culpas nem o apuramento da responsabilidade administrativa, civil ou penal;
  - (5) «Acidente e incidente de aviação civil», qualquer acidente ou incidente que envolva uma aeronave não afecta a operações militares, aduaneiras ou policiais ou a operações análogas;
  - (6) «Ferimento mortal», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte no prazo de 30 dias a contar da data do acidente;
  - (7) «Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave para facilitar as investigações de segurança em caso de acidente/incidente;
  - (8) «Incidente», uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afecte ou possa afectar a segurança das operações;
  - (9) «Investigador responsável», pessoa responsável, por força das suas qualificações, pela organização, condução e supervisão de uma investigação de segurança;
  - (10) «Operador», qualquer pessoa singular ou colectiva que opere ou que se proponha operar uma ou mais aeronaves;
  - (11) «Pessoa envolvida», o proprietário, a tripulação ou o operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente, ou qualquer pessoa envolvida na prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo, informações de voo ou serviços aeroportuários, e que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente ou incidente;
  - (12) «Investigação de segurança», processo conduzido para prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a elaboração de

conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou dos factores determinantes e, se for caso disso, a formulação de recomendações de segurança;

- (13) «Recomendação de segurança», proposta formulada por uma autoridade responsável por investigações de segurança, baseada nas informações obtidas na sequência de uma investigação de segurança ou a partir de outras fontes, nomeadamente estudos sobre segurança, que tenha por objectivo a prevenção de acidentes e incidentes;
- (14) «Incidente grave», um incidente cujas circunstâncias indiquem ter havido uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente relacionado com a utilização de uma aeronave com vista à realização de um voo (no anexo figura uma lista de exemplos de incidentes graves);
- (15) «Ferimento grave», ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente, de que resulte o seguinte:
  - (a) hospitalização por um período superior a 48 horas, nos sete dias a contar da data em que o ferimento foi sofrido;
  - (b) fracturas ósseas (excepto fracturas simples dos dedos ou do nariz);
  - (c) lacerações que provoquem hemorragias graves ou lesões de nervos, músculos ou tendões;
  - (d) lesões de órgãos internos;
  - (e) queimaduras de segundo ou terceiro grau ou queimaduras que afectem mais do que 5% da superfície do corpo;
  - (f) exposição comprovada a substâncias infecciosas ou a radiações nocivas;
- (16) «Empresa», pessoa singular ou colectiva que desenvolve uma actividade com ou sem fins lucrativos, ou qualquer organismo oficial, com ou sem personalidade jurídica própria.

### *Artigo 3.º*

#### *Âmbito de aplicação*

- 1. O presente regulamento aplica-se às investigações de segurança efectuadas a acidentes e incidentes da aviação civil:
  - (a) ocorridos no território da Comunidade, em conformidade com as obrigações internacionais dos Estados-Membros;
  - (b) com aeronaves registadas num Estado-Membro ou operadas por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, que tenham ocorrido fora do território da Comunidade, caso essas investigações não sejam realizadas por outro Estado;

- (c) para os quais um Estado-Membro tem direito, de acordo com as normas de segurança internacionais, a nomear um representante acreditado para participar na qualidade de Estado de registo, de Estado do operador, de Estado de projecto, de Estado de fabrico ou de Estado que fornece informações, instalações ou peritos, a pedido do Estado que conduz a investigação;
- (d) em que o Estado que conduz a investigação autoriza um Estado-Membro com interesses particulares, em virtude de nacionais seus terem sofrido ferimentos graves ou mortais, a nomear um perito.

#### *Artigo 4.º*

##### ***Dever de investigação***

1. Todos os acidentes de aviação civil ou incidentes graves com aeronaves que não os especificados no anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>12</sup> devem ser objecto de uma investigação de segurança.
2. O âmbito das investigações de segurança referidas no n.º 1 e o procedimento a seguir para realizar essas investigações é definido pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, tendo em conta os ensinamentos que espera colher dessas mesmas investigações com vista a reforçar a segurança.
3. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança podem decidir investigar outros incidentes para além dos referidos no n.º 1, bem como os acidentes ou incidentes graves com outros tipos de aeronaves, em conformidade com a legislação nacional dos Estados-Membros, sempre que deles esperem colher ensinamentos em matéria de segurança.
4. As investigações de segurança referidas nos n.ºs 1 e 3 não têm em caso algum por objectivo apurar culpas ou responsabilidades. São distintas e sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem imputar culpas ou responsabilidades.

#### *Artigo 5.º*

##### ***Autoridade responsável pelas investigações de segurança na aviação civil***

1. Os Estados-Membros devem garantir que as investigações de segurança são conduzidas ou supervisionadas sem interferências externas por uma autoridade permanente responsável pelas investigações de segurança no sector da aviação civil (a seguir designada «autoridade responsável pelas investigações de segurança»).
2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança é funcionalmente independente, nomeadamente das autoridades aeronáuticas responsáveis pela aeronavegabilidade, a certificação, as operações aéreas, a manutenção, o

---

<sup>12</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

licenciamento, o controlo do tráfego aéreo ou as operações aeroportuárias e, em geral, de qualquer outra parte cujos interesses possam colidir com a missão que lhe foi confiada ou influenciar a sua objectividade.

3. A autoridade responsável pelas investigações de segurança, no exercício das suas funções, não solicita nem aceita instruções de terceiros e exerce plena autoridade sobre a condução das investigações de segurança.
4. As actividades confiadas à autoridade responsável pelas investigações de segurança podem também incluir a recolha e a análise de dados relacionados com a segurança da aviação, nomeadamente para efeitos de prevenção de acidentes, na medida em que essas actividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matéria regulamentar, administrativa ou de normalização.
5. A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve dispor dos meios necessários para exercer as suas funções de forma independente e obter recursos suficientes para o efeito, nomeadamente:
  - (a) o seu chefe deve possuir experiência e competências no domínio da segurança da aviação civil e, se possível, das investigações de segurança;
  - (b) os investigadores devem ter um estatuto que lhes dê as garantias de independência necessárias;
  - (c) a autoridade responsável pelas investigações de segurança deve incluir, pelo menos, um investigador capaz de exercer a função de investigador responsável em caso de acidente grave com uma aeronave;
  - (d) a autoridade responsável pelas investigações de segurança deve dispor de um orçamento de funcionamento que permita pagar as perícias técnicas e as despesas de viagem;
  - (e) a autoridade responsável pelas investigações de segurança deve dispor, directamente ou no quadro das disposições referidas no artigo 6.º, de pessoal qualificado e de instalações adequadas, incluindo escritórios e hangares que permitam parquear e efectuar perícias às aeronaves e aos seus conteúdos e destroços.

#### *Artigo 6.º*

#### ***Cooperação entre autoridades responsáveis por investigações de segurança***

1. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança de um Estado-Membro podem solicitar a assistência das suas congéneres de outros Estados-Membros. Essa assistência deve, na medida do possível, ser prestada a título gratuito.
2. Uma autoridade responsável pelas investigações de segurança pode delegar a realização da investigação de um acidente ou incidente noutra autoridade responsável

pelas investigações de segurança, devendo facilitar a realização dos inquéritos por esta autoridade.

3. Para efeitos de aplicação dos n.ºs 1 e 2, as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança são assistidas pela rede referida no artigo 7.º.

#### *Artigo 7.º*

#### ***Rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil***

1. É criada uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (a seguir denominada «a rede»). A rede é composta pelos chefes das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança nos Estados-Membros ou pelos seus representantes.
2. A rede coordena e reforça a cooperação e o intercâmbio de informações entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos Estados-Membros e facilita a cooperação entre estas, a Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir denominada «AESA»), nomeadamente definindo um conjunto de funções essenciais.
3. A rede presta aconselhamento às instituições nacionais e comunitárias, podendo formular recomendações sobre todos os aspectos relacionados com o desenvolvimento e a aplicação da política e da regulamentação em vigor no domínio da investigação de acidentes na aviação civil.
4. A rede cumpre o seu mandato de forma transparente e independente. Os seus membros não solicitam nem aceitam instruções de quaisquer entidades públicas ou privadas que possam comprometer a independência das investigações de segurança.
5. A rede apresenta um relatório anual sobre as suas actividades ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão. O relatório deve ser tornado público.

#### *Artigo 8.º*

#### ***Organização do trabalho da rede***

1. O trabalho da rede é organizado de acordo com o seu regulamento interno. A rede elege um presidente de entre os seus membros, por um período máximo de cinco anos. O mandato do presidente é renovável.
2. A Comissão e a AESA são convidadas a participar e podem fazer-se representar em todas as reuniões da rede e dos seus grupos de peritos, salvo se o presidente da rede entender, com base nos critérios definidos no regulamento interno, que essa participação geraria um conflito de interesses com as missões das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança.
3. A rede é um organismo que persegue um objectivo de interesse geral europeu, na acepção do artigo 108.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE, Euratom)

n.º 1605/2002<sup>13</sup> do Conselho, e pode receber apoios sob a forma de subsídios provenientes do orçamento comunitário.

4. As subvenções a conceder à rede ao abrigo do n.º 3 estão sujeitas à elaboração de um programa de trabalho anual, que deve ser tornado público.
5. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança no sector da aviação civil de países terceiros europeus que aplicam os princípios definidos no presente regulamento são autorizadas a participar nos trabalhos da rede. A rede também pode convidar a participar nas suas reuniões observadores pertencentes a autoridades responsáveis por investigações de segurança no sector da aviação civil de países terceiros, bem como outros peritos.
6. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança que participam nos trabalhos da rede trocam todas as informações disponíveis no contexto da aplicação do presente regulamento e adoptam todas as medidas necessárias para garantir a adequada confidencialidade dessas informações, em conformidade com a legislação nacional ou comunitária aplicável.
7. Sem prejuízo do disposto no artigo 287.º do Tratado, quando informados pela Comissão da natureza confidencial do parecer solicitado ou questão colocada, os membros da rede, assim como os observadores e qualquer outra pessoa interessada, têm a obrigação de não divulgar as informações que tenham chegado ao seu conhecimento por via dos trabalhos da rede ou de quaisquer outras reuniões organizadas pela rede nos termos do seu regulamento interno. Nesse caso, a Comissão pode decidir que apenas os membros da rede recebem tais informações.
8. As disposições do presente regulamento aplicam-se sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>14</sup>.
9. O regulamento interno da rede, bem como o seu programa de trabalho, são estabelecidos segundo o procedimento referido no artigo 24.º. O presidente da rede apresenta o projecto de regulamento interno e o programa de trabalho à Comissão.

#### *Artigo 9.º*

##### ***Participação da AESA nas investigações de segurança***

1. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos Estados-Membros convidam a AESA a nomear o seu representante e a participar, no quadro das suas competências:
  - (a) nas investigações de segurança realizadas no território de um Estado-Membro; a autoridade responsável pela investigação comunica à AESA todas as informações de que dispõe, em conformidade com o n.º 2;

---

<sup>13</sup> JO L 248 de 16.9.2002, p. 1.

<sup>14</sup> JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

- (b) na qualidade de especialista, em todas as investigações de segurança realizadas num país terceiro para as quais uma autoridade responsável pelas investigações de segurança de um Estado-Membro seja convidada a designar um representante acreditado; o representante acreditado comunica à AESA todas as informações de que dispõe, em conformidade com o n.º 2;
2. Os direitos da AESA referidos no n.º 1 conferem-lhe o direito de participar em todos os aspectos da investigação, sob o controlo do investigador responsável e, nomeadamente, de:
- (a) visitar o local do acidente e examinar as aeronaves, os seus conteúdos e destroços;
  - (b) propor temas para interrogatórios e obter depoimentos de testemunhas, conforme definidos no artigo 15.º, n.º 1, alínea a), desde que essas testemunhas concordem com a divulgação das suas declarações;
  - (c) ter pleno acesso a todos os elementos de prova pertinentes e receber cópias de toda a documentação, incluindo as informações do registador de dados de voo, o mais rapidamente possível, excepto no caso das informações confidenciais referidas no artigo 15.º, n.º 1, alíneas b) e c);
  - (d) participar na leitura dos registadores de voo, com excepção dos gravadores áudio e vídeo da cabina de pilotagem;
  - (e) participar nas actividades de investigação fora do local do acidente, designadamente as perícias a componentes, testes e simulações, reuniões de informação técnica e de acompanhamento técnico, salvo nas que tiverem por objectivo determinar as causas do acidente ou formular recomendações de segurança;
  - (f) apresentar observações sobre o projecto de relatório final da investigação de segurança e solicitar que essas observações sejam anexadas ao relatório final.
3. A AESA presta apoio nas investigações em que é autorizada a participar, disponibilizando as informações, peritos e equipamentos solicitados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança referida no n.º 1, alínea a), ou pelo representante acreditado referido no n.º 1, alínea b).

#### *Artigo 10.º*

#### ***Participação do Estado de projecto nas investigações de segurança***

Os representantes acreditados do Estado de projecto, na acepção do anexo 13 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, são nomeados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado-Membro em cujo território se situa o estabelecimento principal do titular do certificado de tipo da aeronave ou do grupo motopropulsor.

*Artigo 11.º*

***Obrigações de notificar os acidentes e incidentes graves***

1. Qualquer pessoa envolvida notifica imediatamente à autoridade responsável pelas investigações de segurança competente a ocorrência de um acidente ou incidente grave abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança notifica imediatamente à Comissão, à AESA e aos Estados-Membros em causa, a ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes graves de que tenha conhecimento.

*Artigo 12.º*

***Estatuto dos investigadores de segurança***

1. Uma vez nomeado por uma autoridade responsável por investigações de segurança e sem prejuízo de eventuais inquéritos judiciais, o investigador responsável tem a seu cargo garantir o tratamento seguro de todos os elementos de prova e manter sob custódia a aeronave e o seu conteúdo e destroços. Tem poderes para assumir o controlo do local e tomar as medidas necessárias para satisfazer as exigências da investigação de segurança.
2. Os investigadores nomeados por uma autoridade responsável por investigações de segurança têm, nomeadamente, o direito de:
  - (a) aceder livremente ao local do acidente ou incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços;
  - (b) assegurar a imediata elaboração de uma lista de elementos de prova e a remoção controlada dos destroços ou componentes para realização de perícias ou análises;
  - (c) aceder de imediato aos registadores de voo e a quaisquer outras gravações e controlar os seus conteúdos;
  - (d) aceder de imediato aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou dos testes efectuados a amostras dos corpos;
  - (e) aceder de imediato aos resultados das perícias efectuadas às pessoas envolvidas na operação da aeronave ou das análises de amostras retiradas dessas pessoas;
  - (f) convocar e ouvir testemunhas e requerer que apresentem ou produzam informações ou elementos de prova pertinentes para a investigação de segurança;
  - (g) aceder livremente às informações ou registos pertinentes eventualmente na posse do proprietário, do operador ou do construtor da aeronave, bem como das autoridades responsáveis pela aviação civil, pela prestação de serviços de navegação aérea ou pelas operações aeroportuárias.

3. O investigador responsável torna extensíveis aos peritos e conselheiros que lhe prestam assistência, bem como aos representantes acreditados e aos peritos e conselheiros que lhes prestam assistência, os direitos enumerados no n.º 2, na medida do necessário para poderem participar eficazmente na investigação de segurança. Tal será sem prejuízo dos direitos dos investigadores e peritos designados pela autoridade responsável pelo inquérito judicial.

### *Artigo 13.º*

#### ***Coordenação dos inquéritos***

1. Em caso de abertura de um inquérito judicial ao acidente, o investigador responsável deve assegurar a custódia dos registadores de voo e demais elementos de prova solicitando que um funcionário da autoridade judicial acompanhe esses registadores de voo ou materiais até ao local em que se procederá à sua leitura ou tratamento. Se as perícias ou análises forem susceptíveis de modificar, alterar ou destruir esses materiais, é necessário obter o acordo prévio das autoridades judiciais.
2. Se, no decurso de uma investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança suspeitar que o acidente ou incidente foi causado por um acto de interferência ilícita, o investigador responsável informa imediatamente as autoridades judiciais e, a pedido dessas autoridades, o controlo do local do acidente é para elas transferido. Sem prejuízo do disposto nos artigos 15.º e 16.º, as informações pertinentes recolhidas no quadro da investigação de segurança também são transferidas para essas autoridades, a seu pedido. Tal não prejudica o direito da autoridade responsável pelas investigações de segurança, em coordenação com as autoridades para quem foi transferido o controlo do local, de prosseguir com a investigação de segurança.
3. Para assegurar a adequada coordenação dos inquéritos sobre as causas dos acidentes e incidentes, a autoridade responsável pelas investigações de segurança coopera com as outras autoridades, nomeadamente através da celebração de acordos prévios com as autoridades judiciais, da aviação civil, de busca e salvamento e outras, susceptíveis de participarem na investigação.

### *Artigo 14.º*

#### ***Preservação dos elementos de prova***

1. Enquanto se aguarda a chegada dos investigadores de segurança, é proibido alterar o estado do local do acidente, recolher amostras do local, deslocar a aeronave, o seu conteúdo ou os seus destroços ou recolher amostras dos mesmos, excepto se justificado por razões de segurança ou de assistência aos feridos.
2. As pessoas envolvidas tomam todas as medidas necessárias para conservar os documentos, materiais e gravações relacionadas com o evento, nomeadamente para impedir que as gravações de conversas e mensagens de alerta sejam apagadas após o voo.

*Artigo 15.º*

***Protecção das informações de segurança sensíveis***

3. Sem prejuízo do disposto na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup>, os registos enumerados a seguir não são disponibilizados nem utilizados para outros fins que não a investigação de segurança:
- (a) depoimentos de testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pela autoridade responsável no decurso da investigação de segurança, salvo se as testemunhas concordarem com a divulgação das suas declarações;
  - (b) registos que revelem a identidade das pessoas que tenham fornecido elementos de prova no contexto da investigação de segurança;
  - (c) informações recolhidas pela autoridade responsável pelas investigações de segurança relativas a pessoas envolvidas em acidentes ou incidentes, que sejam de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relacionadas com o seu estado de saúde;
  - (d) material produzido posteriormente, no decurso da investigação, designadamente notas, projectos e pareceres emitidos pelos investigadores, pareceres decorrentes da análise das informações, incluindo as informações dos registadores de voo;
  - (e) informações e elementos de prova fornecidos por investigadores estrangeiros ao abrigo das normas e práticas recomendadas internacionais no domínio da investigação de acidentes e incidentes com aeronaves, se assim o solicitar a autoridade estrangeira responsável pelas investigações de segurança;
  - (f) projectos dos relatórios finais.
4. Sem prejuízo do disposto na Directiva 95/46/CE, os registos enumerados a seguir não serão disponibilizados nem utilizados para outros fins que não a investigação de segurança ou outros que visem melhorar a segurança da aviação:
- (a) todas as comunicações entre pessoas que estiveram envolvidas na operação da aeronave;
  - (b) gravações e transcrições de gravações das unidades de controlo de tráfego aéreo;
  - (c) cartas de transmissão de recomendações de segurança da autoridade responsável pelas investigações de segurança dirigidas ao destinatário das mesmas, se assim o solicitar a autoridade responsável por investigações de segurança que formulou a recomendação;

---

<sup>15</sup> JO L 281, de 23.11.1995, p. 31.

- (d) relatórios de ocorrências previstos na Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup>.

No entanto, a autoridade responsável pela administração da justiça num Estado-Membro pode decidir que os benefícios da divulgação dos registos referidos nos n.ºs 1 e 2 para quaisquer outros fins autorizados por lei são superiores ao eventual impacto negativo no plano interno e internacional que essa acção possa ter na investigação em curso ou em qualquer investigação ulterior, bem como na gestão da segurança da aviação civil, e que existe um interesse público superior na sua divulgação.

5. A AESA participa no intercâmbio e na análise das informações abrangidas pela Directiva 2003/42/CE e tem acesso em linha a todas as informações contidas no repositório central estabelecido nos termos do Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão<sup>17</sup>. Esse direito de acesso abrange as informações que identificam directamente o operador e a aeronave objecto de um relatório de ocorrência. A AESA assegura a confidencialidade dessas informações e limita a sua utilização ao estritamente necessário para cumprir as suas obrigações em matéria de segurança.

#### *Artigo 16.º*

##### ***Utilização das gravações***

1. Salvo com o consentimento de todos os membros da tripulação em causa, as gravações áudio e vídeo da cabina de pilotagem e respectivas transcrições não devem ser disponibilizadas nem utilizadas para outros fins que não a investigação de segurança.
2. As gravações do registador de dados de voo não devem ser disponibilizadas nem utilizadas para outros fins que não a investigação de segurança, salvo se:
  - (a) forem utilizadas exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou de manutenção; ou
  - (b) forem eliminados das mesmas os dados de identificação; ou
  - (c) forem divulgadas de acordo com procedimentos seguros.

#### *Artigo 17.º*

##### ***Publicação de informações***

As informações a que se referem os artigos 15.º e 16.º só constarão do relatório final da investigação de segurança se forem pertinentes para a análise do acidente ou incidente. As informações ou partes de informações não pertinentes para essa análise não serão divulgadas.

---

<sup>16</sup> JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

<sup>17</sup> JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

## *Artigo 18.º*

### ***Comunicação de informações***

1. O pessoal da autoridade responsável pelas investigações de segurança, ou qualquer outro perito ou conselheiro convidado a participar ou a contribuir para a investigação de segurança, são vinculados pelo sigilo profissional nos termos da legislação vigente sobre essa matéria.
2. O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica as informações úteis para a prevenção de acidentes ou incidentes graves às autoridades responsáveis pela segurança da aviação civil, às pessoas responsáveis pelo fabrico ou pela manutenção da aeronave ou do seu equipamento aeronáutico e às pessoas ou entidades jurídicas responsáveis pela exploração da aeronave ou pela formação do pessoal.
3. O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança está autorizado a informar as vítimas e as suas famílias ou as suas associações representativas ou a publicar informações sobre as observações factuais e os procedimentos da investigação de segurança e as eventuais conclusões preliminares e/ou recomendações desde que tal não comprometa os objectivos da investigação.

## *Artigo 19.º*

### ***Relatório da investigação***

1. Todas as investigações de segurança devem ser objecto de um relatório numa forma adequada ao tipo e à gravidade do acidente ou incidente. O relatório deve declarar que o único objectivo das investigações de segurança é prevenir futuros acidentes e incidentes e não imputar culpas ou responsabilidades. O relatório deve conter, sempre que adequado, recomendações no domínio da segurança.
2. O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente.
3. Antes da publicação do relatório, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pede observações às empresas em causa, que estão vinculadas pelas regras de sigilo profissional no que se refere ao teor da consulta. Para o efeito, a autoridade responsável pelas investigações de segurança observa as normas e práticas recomendadas internacionais em matéria de investigação de acidentes e incidentes com aeronaves.
4. Não é permitido divulgar nem autorizar a divulgação das informações constantes de um relatório antes da sua publicação pela autoridade responsável pelas investigações de segurança sem o prévio consentimento escrito do chefe da autoridade responsável pela investigação de segurança em causa.
5. A autoridade responsável pelas investigações de segurança torna público o relatório final do acidente com a maior brevidade e, se possível, num prazo não superior a 12 meses a contar da data do acidente.

6. Se o relatório não puder ser concluído no prazo de 12 meses, a autoridade responsável pelas investigações de segurança apresenta um relatório provisório pelo menos em cada data de aniversário do acidente, descrevendo de forma detalhada os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados.
7. A autoridade responsável pelas investigações de segurança envia, o mais rapidamente possível, uma cópia dos relatórios e das recomendações de segurança à Comissão e à AESA, salvo se estes estiverem publicamente disponíveis por via electrónica, caso em que a autoridade responsável pelas investigações de segurança apenas as notifica desse facto.

#### *Artigo 20.º*

#### ***Recomendações de segurança***

1. Em qualquer fase da investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança recomenda, por carta de transmissão datada enviada às empresas em causa, incluindo as de outros Estados-Membros ou países terceiros, as medidas preventivas que considera necessário serem adoptadas prontamente.
2. Uma autoridade responsável por investigações de segurança pode igualmente formular recomendações de segurança com base em estudos ou na análise de uma série de investigações ou de outras actividades desenvolvidas em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4.
3. A formulação de uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, uma presunção de culpa ou de responsabilidade relativamente a um acidente ou incidente.

#### *Artigo 21.º*

#### ***Acompanhamento das recomendações de segurança e respectiva bases de dados***

1. O destinatário de uma recomendação de segurança acusa a sua recepção e informa a autoridade responsável pelas investigações de segurança que formulou a recomendação, no prazo de 90 dias a contar da data de recepção da carta de transmissão, das medidas que tenciona tomar e, quando adequado, do prazo necessário para a sua conclusão.
2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança informa o destinatário, no prazo de 60 dias a contar da recepção da resposta, se considera ou não as medidas adoptadas satisfatórias e apresenta as suas justificações.
3. Cada autoridade responsável por investigações de segurança aplica procedimentos para o registo das medidas tomadas em resposta às recomendações de segurança formuladas.
4. Os destinatários de recomendações de segurança, incluindo as autoridades responsáveis pela segurança da aviação civil ao nível dos Estados-Membros e

comunitário aplicam procedimentos para monitorizar os progressos das medidas tomadas em resposta às recomendações de segurança formuladas.

5. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança registam no repositório central estabelecido nos termos do Regulamento (CE) n.º 1321/2007 todas as recomendações de segurança formuladas em conformidade com o artigo 20.º, n.ºs 1 e 2, assim como as medidas tomadas em resposta às mesmas. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem igualmente registar no repositório central todas as recomendações de segurança recebidas de países terceiros.

#### *Artigo 22.º*

##### ***Disponibilidade das listas de passageiros***

1. As transportadoras aéreas comunitárias e as transportadoras que operam a partir de aeroportos localizados no território de um Estado-Membro a que se aplica o Tratado adoptam procedimentos que permitam elaborar, no prazo de uma hora a contar da notificação da ocorrência de um acidente com uma aeronave, uma lista de todas as pessoas a bordo dessa aeronave.
2. Essa lista é colocada à disposição da autoridade responsável pelas investigações de segurança, da autoridade designada por cada Estado-Membro para entrar em contacto com as famílias dos passageiros e, se necessário, das unidades médicas que possam necessitar dessas informações para tratar as vítimas.
3. A lista só é tornada pública depois de as autoridades competentes terem informado todas as famílias dos passageiros. Os Estados-Membros podem decidir manter a lista confidencial.
4. O tratamento dos dados contidos na lista faz-se sem prejuízo do disposto na Directiva 95/46/CE.

#### *Artigo 23.º*

##### ***Assistência às vítimas de acidentes de aviação e às suas famílias***

1. Os Estados-Membros asseguram a criação a nível nacional de um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e às suas famílias.
2. Os Estados-Membros ou países terceiros que tenham um interesse particular num acidente ocorrido no território da Comunidade em virtude dos ferimentos graves ou mortais sofridos por nacionais seus são autorizados a nomear um perito que terá direito a:
  - (a) visitar o local do acidente;
  - (b) aceder às informações factuais pertinentes, cuja divulgação pública tenha sido autorizada pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, e às informações sobre os progressos da investigação;

- (c) receber uma cópia do relatório final.
3. Um perito nomeado em conformidade com o n.º 2 pode participar, nos termos da legislação aplicável, na identificação das vítimas e nas reuniões com os sobreviventes do seu Estado.

#### *Artigo 24.º*

##### ***Comité***

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

#### *Artigo 25.º*

##### ***Sanções***

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável às infracções ao presente regulamento. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas e, em especial, permitir sancionar qualquer pessoa que, em violação do disposto no presente regulamento:

- divulgue informações protegidas pelo presente regulamento;
- faça obstrução às actividades de uma autoridade responsável por investigações de segurança, nomeadamente impedindo os investigadores de cumprirem a sua missão ou recusando-se a fornecer gravações, materiais, informações e documentos úteis ocultando-os, falsificando-os ou destruindo-os;
- tendo conhecimento da ocorrência de um acidente ou incidente não informe do facto as autoridades competentes.

#### *Artigo 26.º*

##### ***Revogações***

A Directiva 94/56/CE do Conselho é revogada.

#### *Artigo 27.º*

##### ***Entrada em vigor***

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## ANEXO

### LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

Os incidentes enumerados a seguir são exemplos típicos de incidentes susceptíveis de constituírem incidentes graves. Esta lista não é exaustiva e serve apenas de orientação para a definição de «incidente grave».

- Uma situação de quase colisão que exige uma manobra para evitar uma colisão ou uma situação de perigo, ou que poderia ter sido evitada com medidas adequadas.
- Impacto com o solo sem perda de controlo evitado por escassa margem.
- Descolagem abortada numa pista encerrada ou ocupada.
- Descolagem de uma pista encerrada ou ocupada com uma margem estreita em relação a obstáculos.
- Aterragem ou tentativa de aterragem numa pista encerrada ou ocupada.
- Desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto;
- Incêndio ou fumo na cabina dos passageiros, nos compartimentos de carga ou no motor, mesmo que esses incêndios tenham sido extintos com a utilização de agentes extintores.
- Eventos que exijam a utilização das reservas de oxigénio de emergência pela tripulação de voo.
- Falha estrutural da aeronave ou desintegração do motor, incluindo as avarias não controladas dos motores de turbina, não classificadas como acidentes.
- Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo, que afectem significativamente a operação da aeronave.
- Incapacidade física da tripulação durante o voo.
- Quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência.
- Incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragens antes da pista, saídas laterais da pista ou transposição dos limites finais da pista.
- Falhas dos sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora do plano de voo aprovado ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave.
- Falha de mais do que um sistema num sistema redundante, obrigatório para a orientação do voo e para a navegação.

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à investigação e à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil

### 2. CONTEXTO GPA / OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES / ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

06: Energia e transportes

06 02: Transportes interiores, aéreos e Transport

### 3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas B..A), incluindo as designações:

06 02 03: *Actividades de apoio à política europeia de transportes e aos direitos dos passageiros*

3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

*Início: 2010 - Fim: não definido*

#### 3.3. Características orçamentais:

Rubrica orçamental	Tipo de despesa		Novo	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
06 02 03	Não obrigatórias	Diferenciadas	NÃO	NÃO	NÃO	n.º [1a]

### 4. RESUMO DOS RECURSOS

#### 4.1. Recursos financeiros

##### 4.1.1. *Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)*

Milhões de EUR (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º						n + 5 e seguintes	Total
		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4		

**Despesas operacionais<sup>18</sup>**

Dotações de autorização (DA)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Dotações de pagamento (DP)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

**Despesas administrativas incluídas no montante de referência<sup>19</sup>**

Assistência técnica e administrativa - ATA (DND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

**MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA**

<b>Dotações de autorização</b>		A + c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
<b>Dotações de pagamento</b>		B + c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

**Despesas administrativas não incluídas no montante de referência<sup>20</sup>**

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5.	d							
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6.	e							

**Total indicativo do custo da acção**

<b>TOTAL DA, incluindo o custo dos recursos humanos</b>		a+c +d+ e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
<b>TOTAL DP, incluindo o custo dos recursos humanos</b>		b+c +d+ e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

**Informações relativas ao co-financiamento**

Se a proposta envolver o co-financiamento pelos Estados-Membros ou por outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas adicionais se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de EUR (3 casas decimais)

<sup>18</sup> Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

<sup>19</sup> Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

<sup>20</sup> Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Organismos co-financiadores		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes	Total
Todos os Estados-Membros (total)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAL DA, incluindo o co-financiamento	a+c+d+e+f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

#### 4.1.2. *Compatibilidade com a programação financeira*

- A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.
- A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional<sup>21</sup> (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

#### 4.1.3. *Incidência financeira nas receitas*

- A proposta não tem incidência financeira nas receitas.
- A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

Milhões de EUR (1 casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas	Antes da acção [Ano n]	Situação após a acção							
			[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 <sup>22</sup> ]		
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>									
	b) <i>Varição das receitas</i>	Δ								

#### 4.2. **Recursos humanos ETI – equivalentes tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.**

Necessidades anuais	Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes
Total dos efectivos						

<sup>21</sup> Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

<sup>22</sup> Se necessário, acrescentar colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

## **5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS**

### **5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou a longo prazo**

A «rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil» a criar nos termos do regulamento proposto será incumbida de facilitar, coordenar e reforçar a cooperação entre os Estados-Membros e entre os Estados-Membros, a Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação no domínio da prevenção e da investigação de acidentes e incidentes na aviação civil.

### **5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias**

A presente proposta é a resposta às recomendações do grupo de peritos incumbidos de aconselhar a Comissão sobre uma estratégia em matéria de sinistralidade no sector dos transportes e é coerente com a política comunitária de transportes exposta na Comunicação da Comissão: «Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente» (Revisão intercalar do Livro branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes).

Comparativamente a outras opções políticas alternativas analisadas no contexto da avaliação de impacto que acompanha a presente proposta, o regulamento proposto apresenta o maior valor acrescentado do ponto de vista comunitário. Trata-se da opção política mais proporcionada já que respeita plenamente o princípio da independência das investigações de segurança, promove a cooperação voluntária e não cria novas estruturas a nível comunitário, permitindo um aumento significativo da eficácia global do quadro regulamentar aplicável à investigação dos acidentes de aviação civil na UE.

### **5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da gestão por actividade (GPA)**

O objectivo da proposta é reforçar a quadro comunitário aplicável à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil. Este objectivo será alcançado substituindo e actualizando a legislação em vigor e apoiando a cooperação voluntária entre os Estados-Membros neste domínio.

Este último objectivo, que é o que tem maiores implicações orçamentais, envolve a concessão de apoio comunitário à rede de organismos nacionais responsáveis pela investigação de acidentes e incidentes na aviação civil, mediante a atribuição de uma subvenção anual, que será utilizada para executar um conjunto de medidas acordadas com a Comissão no âmbito de um programa de trabalho anual.

As actividades da rede a financiar ao abrigo da presente proposta incluem, nomeadamente, a coordenação das acções de formação dos investigadores nacionais e o desenvolvimento de um mecanismo para partilhar recursos de investigação entre os Estados-Membros.

### **5.4. Modalidades de execução (indicativo)**

*Gestão centralizada*

- Directamente pela Comissão
- Indirectamente por delegação a:
  - Agências de execução
  - Organismos a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades
  - Organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público
- Gestão partilhada ou descentralizada***
  - Com Estados-Membros
  - Com países terceiros
- Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

## **6. CONTROLO E AVALIAÇÃO**

### **6.1. Sistema de monitorização**

A «rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil» apresentará um relatório anual à Comissão sobre a execução do programa de trabalho acordado.

### **6.2. Avaliação**

#### *6.2.1. Avaliação ex ante*

A avaliação *ex-ante* foi realizada no âmbito do relatório de avaliação de impacto.

#### *6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex post (ensinamentos colhidos de anteriores experiências semelhantes)*

#### *6.2.3. Condições e frequência de uma futura avaliação*

A «rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil» apresentará um relatório anual à Comissão sobre a execução do programa de trabalho acordado.

## **7. MEDIDAS ANTIFRAUDE**

Os contratos de financiamento da rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil devem dispor explicitamente que o Tribunal de Contas Europeu e o OLAF podem, se necessário, efectuar controlos no local aos beneficiários dos fundos e aos agentes responsáveis pela sua atribuição.

## 8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

### 8.1. Objectivos da proposta em termos de custos financeiros

Dotações de autorização em milhões de EUR (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	Tipo de realização	Custo médio	Ano n		Ano n+1		Ano n+2		Ano n + 3		Ano n+4		Ano n+5 e seguintes		TOTAL	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total								
OBJECTIVO OPERACIONAL n.º1 <sup>23</sup> Apoio às autoridades nacionais dos Estados-Membros responsáveis pela investigação dos acidentes no sector da aviação civil																
<b>Acção 1: Co-financiamento de um secretariado que coordena as actividades das autoridades nacionais responsáveis pela investigação dos acidentes no sector da aviação civil</b>																
Realização 1	Contrato de subvenção		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
<b>CUSTO TOTAL</b>			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

<sup>23</sup> Tal como descrito na secção 5.3.

## 8.2. Despesas administrativas

### 8.2.1. Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais ( <b>número de lugares/ETI</b> )					
		Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n + 3	Ano n+4	Ano n+5
Funcionários ou agentes temporários <sup>24</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Pessoal financiado <sup>25</sup> pelo art. XX 01 02							
Outro pessoal <sup>26</sup> financiado pelo art. XX 01 04/05							
<b>TOTAL</b>							

### 8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

### 8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

- Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

<sup>24</sup> Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

<sup>25</sup> Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

<sup>26</sup> Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4. *Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)*

Milhões de EUR (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n + 3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
<b>1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)</b>							
Agências de execução <sup>27</sup>							
Outras formas de assistência técnica e administrativa							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Total da assistência técnica e administrativa</b>							

8.2.5. *Custo dos recursos financeiros e custos conexos não incluídos no montante de referência*

Milhões de EUR (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n + 3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)						
Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, pessoal contratado, etc.)  (especificar rubrica orçamental)						
<b>Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)</b>						

<sup>27</sup> Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

**Cálculo – Funcionários e agentes temporários**

**Cálculo – Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02**

*8.2.6. Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço							
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências							
XX 01 02 11 03 – Comitês <sup>28</sup>							
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas							
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação							
<b>2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Outras despesas de natureza administrativa</b> (especificar, indicando a rubrica orçamental)							
<b>Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídas no montante de referência)</b>							

**Cálculo – Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência**

<sup>28</sup> Especificar o tipo de comité e respectivo grupo.

