



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 8 de Março de 2010
(Or. EN)**

7085/10

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

**AVIATION 23
CODEC 169**

RELATÓRIO

de: COREPER

para: Conselho

n.º doc ant.: 6835/10 AVIATION 22 CODEC 152

n.º prop. Com.: 15469/09 AVIATION 178 CODEC 1273 + ADD 1 + ADD 2

Assunto: Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil

– *Abordagem geral*

A. INTRODUÇÃO

Em 30 de Outubro de 2009, a Comissão apresentou a proposta referida em epígrafe. A proposta tem como principal objectivo substituir a cooperação informal existente entre as autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança por uma cooperação voluntária associada a um quadro juridicamente vinculativo. Nos termos do regulamento proposto, essa cooperação informal será transformada numa rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil, cujo objectivo é contribuir para uma maior uniformidade, bem como para uma melhor aplicação e cumprimento da legislação da União Europeia relativa à investigação de acidentes na aviação civil.

O Grupo da Aviação iniciou a análise da proposta em Novembro de 2009, sob a Presidência Sueca. Em consonância com a abordagem interinstitucional sobre as análises de impacto¹, o Grupo procedeu também ao debate e avaliação da análise de impacto da Comissão.

O Coreper analisou esta proposta na reunião de 5 de Março de 2010, tendo conseguido resolver a maioria dos problemas ainda pendentes. No entanto, alguns deles permanecem em aberto e serão analisados pelo Conselho TTE a 11 de Março. O texto que resultou dos trabalhos realizados pelo Coreper consta do Anexo ao presente relatório. As alterações em relação à versão anterior (6835/10) vão assinaladas a **negro** e com [...]. Todas as delegações formularam uma reserva geral de análise sobre o novo texto.

Todas as delegações formularam uma reserva de análise sobre o texto introduzido na sequência da reunião do Coreper. DK, MT e UK formularam reservas de análise parlamentar.

Não foram ainda analisados os considerandos, que terão de ser posteriormente adaptados ao texto da abordagem geral. Deverão igualmente ser introduzidas, numa fase posterior, outras adaptações, na sequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa.

B. QUESTÕES PENDENTES

Continuam por resolver os seguintes problemas:

1. Participação da AESA e das autoridades nacionais da aviação civil nas investigações de segurança (artigo 9.º, notas de rodapé 12 e 13)

O compromisso da Presidência referente ao n.º 1 do artigo 9.º obteve o apoio de uma clara maioria das delegações. Todavia, duas delas (AT e EL) fizeram saber que tinham ainda uma reserva de análise (positiva) sobre o novo texto acordado pelo Coreper a 5 de Março (nota de rodapé 12).

¹ Legislar melhor: Abordagem interinstitucional comum sobre a análise de impacto (AI), 14901/05 JUR 486 COMPET 263.

Alguns Estados-Membros consideraram que a participação da AESA e das autoridades nacionais da aviação civil nas investigações de segurança realizadas no território de um Estado-Membro não estava claramente definida na anterior versão do n.º 1, alínea a) (em comparação com o n.º 1, alínea b), em que há uma clara referência ao termo "conselheiro)". Todas as delegações podem aceitar o novo texto do n.º 1, alínea a), tal como foi acordado pelo Coreper. No entanto, a Comissão tem uma reserva sobre a proposta, uma vez que esta implicaria a criação de um nível suplementar entre o "investigador responsável" e o representante nomeado, como no caso das investigações de segurança realizadas em países terceiros. Coloca também ao mesmo nível ambos os tipos de investigação (realizada num Estado-Membro e num país terceiro), situação que se pretendia evitar na proposta da Comissão.

2. Estatuto dos investigadores de segurança (artigo 12.º, nota de rodapé 16)

O artigo 12.º pretende reforçar a posição do investigador responsável ao longo de toda a investigação, tendo em vista uma melhor coordenação dos vários inquéritos relacionados com as causas dos acidentes e incidentes.

Os Estados-Membros conhecem soluções jurídicas diferentes nesta matéria. Em certos Estados-Membros, o investigador responsável goza de poderes discricionários e de total controlo sobre a investigação, enquanto noutros a autoridade judicial tem primazia e pode interferir na investigação ou até bloqueá-la. Por conseguinte, deram o seu apoio a soluções diferentes de acordo com o respectivo direito nacional.

A Delegação LU formulou uma reserva (nota de rodapé 16) sobre o n.º 2, alínea c), porque, neste Estado-Membro, é a autoridade judicial, e não o investigador responsável, que detém o controlo sobre os registadores de voo.

3. Coordenação das investigações (artigo 13.º, nota de rodapé 18) e Protecção das informações de segurança sensíveis (artigo 15.º, notas de rodapé 19 e 20)

Um dos objectivos do presente regulamento consiste em assegurar uma melhor cooperação entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e outras autoridades susceptíveis de intervir na investigação, especialmente as autoridades judiciais, e permitir que as investigações judiciais e de segurança sejam conduzidas independentemente e sem interferências. Para alcançar esse objectivo, é imposta aos Estados-Membros a obrigação de garantir a existência de acordos antecipados entre as autoridades acima referidas que intervenham no processo de investigação.

Algumas delegações (DE, FR, HU) consideram que a decisão final sobre a possibilidade de analisar provas materiais que é possível modificar, alterar ou destruir caberá às autoridades judiciais, as quais, em princípio, apenas a podem recusar num reduzido número de situações.

Por razões semelhantes, duas delegações (DE e FR) consideram que o artigo 15.º pode entrar em conflito com os direitos das autoridades judiciais consignados na respectiva legislação nacional. O referido artigo garante a confidencialidade das informações sensíveis recolhidas durante a investigação de segurança, as quais não podem ser divulgadas para fins que não sejam os da própria investigação de segurança. Ambas estas delegações consideram que o disposto neste artigo se deve entender sem prejuízo dos direitos das autoridades judiciais ao abrigo do direito nacional.

4. **Informações sobre pessoas a bordo (artigo 22.º)**

Todos os Estados-Membros concordam que tanto as transportadoras aéreas da União Europeia que operam voos cujo ponto de chegada ou partida seja um aeroporto situado no território dos Estados-Membros como as transportadoras aéreas de países terceiros que operam voos com partida de um aeroporto situado nesses mesmo territórios deverão adoptar procedimentos que, após a notificação da ocorrência de um acidente, lhes permitam elaborar, num curto espaço de tempo, uma lista validada e baseada nas melhores informações disponíveis de todas as pessoas que se encontravam a bordo da aeronave.

Não estão porém de acordo quanto ao prazo para apresentação da lista. Alguns Estados-Membros consideram que o prazo deveria ser muito curto (uma hora), a fim de dar às autoridades um sinal de que essas informações sensíveis importantes têm de estar disponíveis com muita rapidez. Argumentam estes Estados-Membros que a lista dos passageiros a bordo se encontra já completa antes da partida. Outros consideram que nem sempre é possível ou mesmo realista dispor da lista em menos de uma hora (difícil no caso de grandes aeronaves, com centenas de passageiros). Estas delegações gostariam que o prazo fosse mais alargado (logo que possível e o mais tardar dentro de duas horas) para assegurar maior flexibilidade.

5. As notas de rodapé do Anexo ao presente relatório dão conta de outras preocupações e reservas específicas expressas pelas delegações no Coreper.

C. **CONCLUSÃO**

Convida-se o Conselho TTE a analisar o texto reproduzido no Anexo ao presente relatório e a resolver as questões pendentes, por forma a chegar a uma abordagem geral sobre o texto na reunião de 11 de Março de 2010.

Proposta de
REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
sobre a investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão²,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁴,

Deliberando nos termos do processo legislativo ordinário previsto no artigo 294.º do TFUE⁵,

Considerando o seguinte:

- (1) Importa garantir um elevado 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 dos acidentes e incidentes de aviação civil reforça a segurança da aviação e contribui para prevenir a ocorrência desses acidentes e incidentes.

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ JO C [...] de [...], p. [...].

- (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 civil⁶, 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 União contribuiu.
- (5) Deverão ser tidas em conta as alterações que foram sendo introduzidas no quadro institucional e regulamentar aplicável à segurança da aviação civil na União desde a adopção da Directiva 94/56/CE e, em especial, a criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação.
- (6) Deverá também ser tida em conta a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, que prevê a aplicação das medidas necessárias para garantir a segurança das operações das aeronaves; deverá ainda ser dada especial atenção ao Anexo 13 da mesma Convenção, que estabelece as normas e práticas internacionais recomendadas em matéria de investigação de acidentes e 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 respectivos anexos. 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 devidamente protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.

⁶ JO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

- (9) O âmbito das investigações de segurança dependerá dos ensinamentos que delas possam ser retirados para reforçar a segurança da aviação, tendo especialmente em conta a necessidade de utilizar com eficiência os recursos de investigação existentes na União.
- (10) A investigação de segurança de acidentes e incidentes deverá ser realizada por uma autoridade responsável independente ou sob a sua supervisão, de modo a evitar eventuais conflitos de interesses e interferências externas na determinação das causas das ocorrências a investigar.
- (11) As capacidades das autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelas investigações de segurança deverão ser reforçadas, sendo necessário que essas autoridades cooperem entre si para aumentar a eficácia da investigação e da prevenção de acidentes e incidentes de aviação civil na União.
- (12) O papel de coordenação das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança deverá ser reconhecido num contexto europeu, tendo em conta a cooperação já estabelecida 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 União.
- (14) Os objectivos do presente regulamento poderão ser atingidos com eficácia graças ao estabelecimento de formas de cooperação com 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 possam desempenhar a sua missão nas melhores condições, sem comprometer os objectivos da investigação 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 nos ensinamentos retirados de acidentes e incidentes, que devem ser sujeitos à aplicação estrita da regra da confidencialidade, de modo a garantir a futura disponibilidade de fontes de informação valiosas; neste contexto, as informações de segurança sensíveis não deverão ser utilizadas para outros fins que não sejam os da prevenção de acidentes e incidentes, excepto quando motivos de interesse público superior imponham a sua divulgação.
- (18) Para prevenir a ocorrência de acidentes, é importante tornar públicas as conclusões das investigações dos acidentes e incidentes o mais rapidamente possível.
- (19) As recomendações de segurança que tenham sido formuladas na sequência de investigações de acidentes ou incidentes deverão ser sempre devidamente tidas em conta e observadas, se necessário, de modo a garantir uma prevenção adequada dos acidentes de aviação civil; a dimensão das recomendações de segurança à escala da União deverá também ser tida em consideração, atendendo a que a segurança da aviação está 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 seus familiares deverão ser devidamente acautelados.
- (22) A Directiva 95/46/CE deverá aplicar-se ao tratamento conferido aos 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 alcançados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão europeia do presente regulamento, ser mais bem alcançados a nível da União, esta pode tomar medidas, observando o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar 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 Comissão⁷. Em especial, deverão ser atribuídos à Comissão poderes para decidir sobre o regulamento interno e o programa de trabalho da rede estabelecida ao abrigo do presente regulamento.
- (25) A Directiva 94/56/CE deve, por conseguinte, ser revogada.
- (26) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdova em 18 de Setembro de 2006, durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, e o pleno cumprimento desta declaração será considerado como cumprimento da Declaração de 1987.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

⁷ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Artigo 1.º

Objecto

- (1) O presente regulamento visa reforçar a segurança da aviação, garantindo a realização, de forma pronta e eficaz e segundo as mais elevadas normas, das investigações de segurança da aviação civil europeia, cujo único objectivo é a prevenção de futuros acidentes e incidentes, sem imputar culpas nem responsabilidades. Prevê também regras no que se refere à disponibilidade em tempo útil das informações relativas a todas as pessoas e mercadorias perigosas a bordo de uma aeronave implicada num acidente ou incidente grave e à assistência às vítimas de acidentes de aviação e seus familiares.
- (2) A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.

Artigo 2.º⁸

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 para 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:

⁸ Os Juristas-Linguistas colocarão as definições por ordem lógica numa fase posterior.

- a) Uma pessoa sofra ferimentos graves ou mortais devido:
- à sua presença na aeronave; ou
 - ao contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que dela se tenham desprendido; ou
 - à exposição directa ao sopro dos reactores,

a não ser que os ferimentos resultem de causas naturais, tenham sido provocados pelo próprio ou por terceiros ou tenham sido sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação; ou

- b) A aeronave sofra danos ou falhas estruturais que afectem negativamente as suas características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo, o que normalmente exigiria uma reparação importante 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 menores nas hélices, pás principais, danos limitados às pás do rotor de cauda, 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 desapareça ou fique totalmente inacessível;

- (2) "Representante acreditado", a pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para participar numa investigação de segurança conduzida por outro Estado. O representante acreditado designado por um Estado-Membro deverá pertencer a uma autoridade responsável por investigações de segurança;
- (3) "Conselheiro", a pessoa nomeada por um Estado, com base nas suas qualificações, para prestar assistência ao seu representante acreditado no âmbito de uma investigação de segurança;

- (4) "Causas", as acções, omissões, acontecimentos ou condições, ou uma combinação destes elementos, que tenham conduzido ao acidente ou incidente. A identificação das causas não implica a imputação de culpas nem o apuramento da responsabilidade administrativa, civil ou penal;
- (5) [...]
- (6) "Ferimento mortal", qualquer ferimento sofrido por uma pessoa num acidente que origine a sua morte no prazo de 30 dias a contar da data em que ocorreu;
- (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 às operações de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança das operações;
- (9) "Investigador responsável", a 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 se proponha operar uma ou mais aeronaves;
- (11) "Pessoa envolvida", o proprietário, membro da tripulação ou operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente grave, qualquer pessoa envolvida na manutenção, concepção ou fabrico dessa aeronave ou na formação da tripulação, ou qualquer pessoa envolvida na prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo, informações de voo ou serviços aeroportuários que tenha prestado serviços à aeronave, ou pessoal pertencente à autoridade nacional de aviação civil, ou pessoal da AESA;

- (11-A) "Normas internacionais e práticas recomendadas", as normas internacionais e práticas recomendadas em matéria de investigação de acidentes e incidentes com aeronaves, adoptadas em conformidade com o artigo 37.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944;
- (12) "Investigação de segurança", o processo conduzido por uma autoridade responsável por investigações de segurança para prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação da(s) causa(s) e/ou dos factores determinantes e, se necessário, a formulação de recomendações de segurança;
- (13) "Recomendação de segurança", a proposta formulada por uma autoridade responsável por investigações de segurança com base 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 acidente relacionado com a utilização de uma aeronave com vista à realização de um voo (consta do anexo uma lista de exemplos de incidentes graves);
- (15) "Ferimento grave", o ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente, de que resulte uma das seguintes situações:
- 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 de 5% da superfície do corpo;

- f) Exposição comprovada a substâncias infecciosas ou a radiações nocivas.

(16) [...]

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se às investigações de segurança de acidentes e incidentes graves:
 - a) Ocorridos no território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados, em conformidade com as obrigações internacionais que incumbem aos Estados-Membros;
 - b) Com aeronaves registadas num Estado-Membro, ou operadas por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, que tenham ocorrido fora do território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados, caso essas investigações não sejam efectuadas por outro Estado;
 - c) Relativamente aos quais um dos Estados-Membros tem direito, de acordo com as normas internacionais e práticas recomendadas, 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.
2. O presente regulamento é igualmente aplicável a questões respeitantes à disponibilidade em tempo útil das informações relativas a todas as pessoas e mercadorias perigosas a bordo de uma aeronave implicada num acidente ou incidente grave e à assistência às vítimas de acidentes de aviação e suas famílias.

- 3. O presente regulamento não é aplicável às investigações de segurança de acidentes e incidentes graves com aeronaves que prestem serviços militares, aduaneiros, policiais ou outros, a não ser que os Estados-Membros assim o determinem, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, e da legislação nacional ⁹.**

Artigo 4.º [*antigo artigo 5.º*]

Autoridade responsável pelas investigações de segurança na aviação civil

1. Os Estados-Membros devem garantir que as investigações de segurança sejam conduzidas ou supervisionadas, sem interferências externas, por uma autoridade nacional permanente responsável pelas investigações de segurança no sector da aviação civil (a seguir designada por "autoridade responsável pelas investigações de segurança").
2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança é funcionalmente independente, em particular das autoridades aeronáuticas responsáveis pela aeronavegabilidade, a certificação, as operações aéreas, a manutenção, o licenciamento, o controlo do tráfego aéreo ou as operações aeroportuárias e, em geral, de qualquer outra parte ou entidade cujos interesses ou funções possam colidir com a missão que lhe foi confiada ou influenciar a sua objectividade.
3. Ao conduzir a investigação de segurança, a autoridade responsável não solicita nem aceita instruções de terceiros e exerce plena autoridade sobre a condução das investigações.
4. As actividades confiadas à autoridade responsável pelas investigações de segurança podem também incluir a recolha e análise de dados relacionados com a segurança da aviação, nomeadamente para efeitos de prevenção de acidentes, desde 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 com independência e obter recursos suficientes para o efeito, nomeadamente:

⁹ DE: reserva de análise sobre este número.

- a) O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança e/ou, tratando-se de uma autoridade multimodal, o chefe do ramo da aviação, deve possuir experiência e competências no domínio da segurança da aviação civil que lhe permitam desempenhar as suas funções em conformidade com o presente regulamento e com o direito nacional;
- b) Os investigadores devem ter um estatuto que lhes dê as garantias de independência necessárias;
- c) A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve integrar, 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 que lhe permita desempenhar as suas funções;
- e) A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve poder dispor, quer directamente quer no quadro das disposições referidas no artigo 6.º, ou de acordos celebrados com outras autoridades ou entidades nacionais, de pessoal qualificado e de instalações adequadas, incluindo escritórios e hangares que permitam parquear e efectuar perícias às aeronaves, seus conteúdos e destroços.

Artigo 5.º [*antigo artigo 4.º*]

Dever de investigação

- 1. Todos os acidentes com aeronaves que não sejam as especificadas no Anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ devem ser objecto de uma investigação de segurança no Estado-Membro em cujo território tenham ocorrido.
- 1-A. Todos os incidentes graves com aeronaves cuja massa máxima seja superior a 2 250 kg devem ser objecto de uma investigação de segurança no Estado-Membro em cujo território tenham ocorrido¹¹.

¹⁰ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

¹¹ Com formulou uma reserva de análise sobre este número.

2. O âmbito das investigações de segurança referidas nos n.ºs 1 e 1-A e o procedimento a seguir para as realizar serão definidos 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 nos n.ºs 1 e 1-A, 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, 1-A 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 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. Se, na sequência de um pedido, uma autoridade responsável pelas investigações de segurança consentir em prestar assistência, esta deverá, 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 grave numa congénere sua, sob reserva de acordo mútuo, devendo facilitar o processo de investigação por essa autoridade.
3. [...] *[transferido para o artigo 7.º, n.º 2, alínea h)]*

Artigo 7.º

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

1. Os Estados-Membros devem garantir que as suas autoridades nacionais responsáveis pelas investigações criem entre si uma rede europeia (adiante denominada "a rede"), constituída pelos chefes das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança nos Estados-Membros e/ou, tratando-se de uma autoridade multimodal, o chefe do ramo da aviação ou pelos seus representantes, incluindo um presidente escolhido de entre estes por um período de três anos.
2. A rede deve, em especial:
 - a) Promover a cooperação e o intercâmbio de informações entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, a Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir denominada "AESA") e as autoridades da Aviação Civil nacionais;
 - b) Promover a partilha de instalações, equipamento e pessoal entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança;
 - c) Ter acesso às informações constantes da base de dados a que se refere o artigo 21.º, e analisar as recomendações de segurança nela incluídas, tendo em vista identificar importantes recomendações de segurança com relevância a nível da UE.
 - d) Prestar aconselhamento às instituições da União sobre todos os aspectos relacionados com o desenvolvimento da política e da regulamentação em vigor no domínio da investigação e prevenção de acidentes na aviação civil;
 - e) Coordenar e organizar, quando necessário, análises pelos pares e acções de formação pertinentes;
 - f) Promover as melhores práticas em matéria de investigações de segurança a fim de desenvolver uma metodologia comum da UE neste domínio;
 - g) [...];

- h) Proporcionar uma assistência adequada a pedido das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança para efeitos da aplicação do artigo 6.º. *[transferido do artigo 6.º, n.º 3]*
3. Os membros da rede não solicitam nem aceitam instruções de quaisquer entidades públicas ou privadas que possam comprometer a independência das investigações de segurança.
4. A AESA deve, quando necessário, ser convidada a participar nas reuniões da rede, na qualidade de observador. A rede também pode convidar a participar nas suas reuniões observadores pertencentes a autoridades responsáveis por investigações de segurança de países terceiros, bem como outros peritos competentes.
- 4-A. A Comissão deve ser estreitamente associada aos trabalhos da rede e **obter o necessário apoio da parte desta sobre questões relevantes relacionadas com o desenvolvimento da política e da regulamentação da UE no domínio da investigação e prevenção de acidentes na aviação civil.** [...] A Comissão deve dar à rede todo o apoio necessário, incluindo, a título de exemplo, assistência na preparação e organização das reuniões, bem como na publicação de um relatório anual sobre as actividades da rede.
5. [...].

Artigo 8.º

[...]

Artigo 9.º *[a ser transferido para depois do artigo 11.º]*

Participação da AESA e das autoridades nacionais da aviação civil nas investigações de segurança

1. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem, sempre que tal se justifique [...], convidar a AESA e as autoridades nacionais da aviação civil **dos Estados-Membros em questão, no quadro das respectivas competências**, a nomear um representante para participar, assegurando que sejam evitados quaisquer conflitos de interesses ¹²:

¹² AT e EL formularam uma reserva de análise positiva em relação ao n.º 1.

- a) Nas investigações de segurança a que se refere o artigo 5.º, n.ºs 1 e 1-A, **na qualidade de conselheiro do investigador responsável**, realizadas no território de um Estado-Membro sob o controlo e por opção do investigador responsável ¹³;
- b) Na qualidade de conselheiro nomeado, nos termos do presente regulamento, para prestar assistência ao(s) representante(s) acreditado(s) dos Estados-Membros, em qualquer investigação de segurança realizada num país terceiro no âmbito da qual se convida uma autoridade responsável pelas investigações de segurança a designar um representante acreditado, em conformidade com as normas internacionais e as práticas recomendadas para a investigação de acidentes e incidentes com aeronaves sob a supervisão do representante acreditado.
2. ¹⁴ Os participantes referidos no n.º 1, alíneas a) e b), terão o direito de, nomeadamente:
- a) Visitar o local do acidente e examinar os destroços;
- b) Propor temas para interrogatórios e obter depoimentos de testemunhas;
- c) Receber cópias de todos os documentos pertinentes e obter informações factuais pertinentes;
- d) Participar na leitura dos registos gravados, com excepção dos gravadores áudio e vídeo da cabine de pilotagem;
- e) Participar em actividades de investigação fora do local do acidente, designadamente perícias a componentes, testes e simulações, reuniões de informação técnica e de acompanhamento do evoluir das investigações, salvo nas que tenham por objectivo determinar as causas do acidente ou formular recomendações de segurança;
- f) [...]; *[transferido para o artigo 19.º, n.º 3]*
3. A AESA e as autoridades nacionais da aviação civil prestarão apoio nas investigações em que participem, pondo à disposição da autoridade responsável pela investigação de segurança as informações, os conselheiros e o equipamento que lhe forem solicitados.

¹³ Com: reserva sobre esta alínea.

¹⁴ Será posteriormente aditado ao texto um considerando sobre a necessidade de assegurar que sejam evitados quaisquer conflitos de interesses.

4. [...]

Artigo 10.º [*antigo artigo 11.º*]

Obrigação de notificar os acidentes e incidentes graves

1. Qualquer pessoa envolvida que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente ou incidente grave comunicá-lo-  imediatamente   autoridade responsável pelas investiga es de segurança competente do Estado de ocorrência.
2. A autoridade responsável pelas investiga es de segurança notificará imediatamente a Comissão, a AESA, os Estados-Membros e os país terceiros, em conformidade com as normas internacionais e práticas recomendadas, da ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes graves de que tenha sido notificada.

Artigo 11.º [*antigo artigo 10.º*]

Participa o dos Estados-Membros nas investiga es de segurança

1. Ao serem notificados por outro Estado-Membro ou país terceiro da ocorrência de um acidente ou incidente grave, o Estados-Membro ou Estados-Membros que sejam Estado do registo, Estado do operador, Estado de projecto e Estado de fabrico¹⁵ comunicarão, logo que possível, ao Estado-Membro ou país terceiro em cujo território tenha ocorrido o acidente ou incidente grave se pretendem nomear um representante acreditado, em conformidade com as normas internacionais e práticas recomendadas. Se esse representante for nomeado, haverá que indicar o seu nome e contactos, bem como a data prevista de chegada, caso tencione deslocar-se ao país que enviou a notifica o.

¹⁵ Deverá ser introduzida nos considerados uma referência geral ao significado dos termos "Estado de registo", "Estado do operador", "Estado de projecto", "Estado de fabrico" e "Estado da ocorrência", por forma a garantir que sejam entendidos na acep o que lhes   dada no Anexo 13 da Conven o sobre Avia o Civil Internacional e para os efeitos nele previstos.

2. No que respeita ao Estado de projecto, os representantes acreditados serão nomeados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado-Membro em cujo território se situe o estabelecimento principal do titular do certificado de tipo da aeronave ou do grupo motopropulsor.

Artigo 12.º

Estatuto dos investigadores de segurança

1. [...]. Uma vez nomeado por uma autoridade responsável pelas investigações de segurança, e sem prejuízo de eventuais investigações judiciais, o investigador responsável terá poderes para tomar as medidas necessárias para satisfazer as exigências da investigação de segurança.
2. Não obstante os deveres de confidencialidade previstos na legislação da UE ou na legislação nacional, o investigador responsável terá, nomeadamente, o direito de:
 - a) Aceder livremente ao local do acidente ou incidente, bem como à aeronave, seu conteúdo ou 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 e controlar os registadores de voo, **os seus conteúdos** e [...] quaisquer outras gravações ¹⁶;
 - d) Solicitar e contribuir para a autópsia completa dos corpos das pessoas mortalmente feridas e aceder imediatamente aos resultados desse exame ou dos testes efectuados a amostras recolhidas;

¹⁶ LU formulou uma reserva de análise sobre esta alínea.

- e) Solicitar as perícias médicas efectuadas às pessoas envolvidas nas operações da aeronave ou as análises de amostras retiradas dessas pessoas e aceder de imediato aos resultados dessas perícias;
 - f) Convocar e ouvir testemunhas e requerer que forneçam ou apresentem 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 titular do certificado de tipo, da organização responsável pela manutenção, do organismo de formação, do operador ou do construtor da aeronave, das autoridades responsáveis pela aviação civil e da AESA, bem como dos responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea ou pelas operações aeroportuárias.
3. O investigador responsável torna extensivos aos peritos e conselheiros que lhe prestem assistência, bem como aos representantes acreditados e aos peritos e conselheiros que lhes prestem assistência, os direitos enumerados no n.º 2, na medida do necessário para poderem participar eficazmente na investigação de segurança. Tal não prejudicará os direitos dos investigadores e peritos designados pela autoridade responsável pela investigação judicial.
- 3-A. Qualquer pessoa que participe nas investigações de segurança desempenhará as suas funções com independência e não solicitará nem aceitará instruções de nenhuma outra pessoa que não seja o investigador responsável ou o representante acreditado.

Artigo 13.º

Coordenação das investigações

- 1-A. [...] **Os** Estados-Membros velarão por que as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, por um lado, e outras autoridades susceptíveis de participar nas **actividades relacionadas com a investigação de segurança** – como sejam as autoridades judiciais, da aviação civil, de busca e salvamento –, por outro, cooperem entre si mediante a celebração de acordos antecipados. Esses acordos devem respeitar a independência da autoridade responsável pela investigação de segurança. *[antigo n.º 3]*

1. Caso seja também aberto um inquérito judicial, o investigador responsável será notificado do facto. Nesse caso, o investigador responsável deverá assegurar a rastreabilidade e manter a custódia dos registadores de voo e demais elementos de prova. A autoridade judicial pode designar um funcionário para acompanhar 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, sem prejuízo da legislação nacional, será necessário obter o acordo prévio das autoridades judiciais. Se esse acordo não puder ser obtido em conformidade com os acordos antecipados a que se refere o n.º 1-A dentro de um prazo razoável, que não poderá ultrapassar duas semanas, tal não impedirá o investigador responsável de conduzir a perícia ou análise^{17 18}.
2. Se, no decurso de uma investigação de segurança, a autoridade responsável suspeitar que o acidente ou incidente grave foi causado por um acto de interferência ilícita previsto na legislação nacional, nomeadamente em matéria de investigação de acidentes, o investigador responsável informará imediatamente do facto as autoridades competentes. Sob reserva do artigo 15.º, as informações pertinentes recolhidas no quadro da investigação de segurança serão imediatamente partilhadas com essas autoridades e qualquer material pertinente também poderá ser transferido para essas autoridades, a seu pedido. Tal não prejudicará o direito de a autoridade responsável pelas investigações de segurança, em coordenação com as autoridades para quem o controlo do local possa ter sido transferido, prosseguir a investigação de segurança.
3. [...]

¹⁷ O caso de uma eventual apreensão dos elementos de prova por uma autoridade judicial será incluído num considerando numa fase posterior.

¹⁸ DE, com o apoio de FR e HU, pretende que o último período deste número passe a ter a seguinte redacção: "*A aprovação das autoridades judiciais deve ser concedida o mais rapidamente possível e só pode ser recusada se for de reear um grave impacto negativo num processo de investigação judicial*".

Artigo 14.º

Preservação dos elementos de prova

- 1-A. Caberá ao Estado-Membro em cujo território ocorreu o acidente ou o incidente grave garantir o tratamento seguro de todos os elementos de prova e tomar todas as medidas razoáveis para os proteger e para manter sob custódia a aeronave, seu conteúdo e destroços durante todo o período necessário para efeitos de uma investigação de segurança. A protecção dos elementos de prova incluirá a preservação, em suporte fotográfico ou outro, de todas as provas que possam ser eliminadas, apagadas, perdidas ou destruídas. A custódia incluirá a protecção contra outros danos, acesso de pessoas não autorizadas, furto e deterioração.
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, seu conteúdo ou destroços ou recolher amostras dos mesmos, a não ser que tal se justifique por razões de segurança ou de assistência aos feridos ou mediante o consentimento expresso das autoridades que detêm o controlo do local e, se possível, em consulta com [...] **a autoridade responsável pela investigação de segurança.**
 2. As pessoas envolvidas tomarão todas as medidas necessárias para conservar os documentos, materiais e gravações relacionados com o acontecimento, 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

1. ¹⁹ Os registos seguidamente enumerados não serão facultados nem utilizados para fins que não sejam os da investigação de segurança:
 - a) Todas as declarações recolhidas pela autoridade responsável no decurso da investigação de segurança;
 - 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 que sejam de natureza particularmente sensível ou pessoal, incluindo informações sobre o estado de saúde das pessoas;
 - d) Material apresentado posteriormente, no decurso da investigação, designadamente notas, projectos e pareceres emitidos pelos investigadores, e 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 internacionais e práticas recomendadas, se assim o solicitar a autoridade estrangeira responsável pelas investigações de segurança;
 - f) Projectos de relatórios preliminares ou finais ou balanços intermédios;
 - g) As gravações áudio e vídeo da cabine de pilotagem e respectivas transcrições, bem como as gravações realizadas no interior das unidades de controlo do tráfego aéreo.

¹⁹ DE, com o apoio de FR, deseja aditar, no início deste número: "*Sem prejuízo dos direitos das autoridades judiciais ao abrigo do direito nacional, ...*"

2. ²⁰ Os registos seguidamente enumerados não serão facultados nem utilizados para fins que não sejam os da investigação de segurança ou outros que visem aumentar a segurança da aviação:
- a) Todas as comunicações entre pessoas que tenham estado envolvidas nas operações da aeronave;
 - b) Registos escritos ou gravações electrónicas e transcrições de gravações, das unidades de controlo do tráfego aéreo, nomeadamente relatórios e resultados elaborados para fins internos;
 - c) Cartas de transmissão de recomendações de segurança dirigidas pela autoridade responsável pelas investigações ao destinatário respectivo, se assim o solicitar a autoridade responsável pelas investigações de segurança que tiver formulado a recomendação;
 - d) Relatórios de ocorrências previstos na Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ²¹.

As gravações do registador de dados de voo não deverão ser facultadas nem utilizadas para outros fins que não sejam os da investigação de segurança, aeronavegabilidade ou manutenção, excepto se dessas gravações forem eliminados os dados de identificação ou se as gravações forem divulgadas de acordo com procedimentos seguros.

2-A. No entanto, a administração da justiça ou a autoridade competente para decidir da divulgação dos registos de acordo com o direito nacional [...] 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 futura investigação. **Os Estados-Membros poderão decidir limitar os casos em que pode ser tomada tal decisão de divulgação, na observância do direito da União.**

²⁰ DE, com o apoio de FR, deseja aditar, no início deste número: "*Sem prejuízo dos direitos das autoridades judiciais ao abrigo do direito nacional, ...*"

²¹ JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

A comunicação dos registos a que referem os n.ºs 1 e 2 a outro Estado-Membro para fins que não sejam os da investigação de segurança e, para além disso, no que respeita ao disposto no n.º 2, para fins que não sejam os de aumentar a segurança da aviação poderá ser autorizada na medida em que o permita a legislação do Estado-Membro que procede à comunicação. O tratamento ou divulgação dos registos que as autoridades do Estado-Membro destinatário tenham recebido por esta via apenas será autorizado após ter sido previamente consultado o Estado-Membro que procede à comunicação e na observância da legislação nacional do Estado-Membro destinatário ²².

3. [...] *[Transferido para o artigo 16.º]*

[...] ²³

[...]

²⁴

Artigo 16.º *[transferido para o artigo 15.º, n.º 2]*

[...]

²² AT: reserva de análise.

²³ Os principais elementos do presente artigo serão posteriormente incluídos num considerando.

²⁴ JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

Artigo 17.º

[...]

Artigo 18.º

Comunicação de informações

1. O pessoal da autoridade responsável pelas investigações de segurança, ou qualquer outra pessoa convidada a contribuir para a investigação de segurança ou a nela participar, fica vinculado pelo sigilo profissional nos termos da legislação vigente nessa matéria.
2. Sem prejuízo das obrigações estabelecidas nos artigos 19.º e 20.º, a autoridade responsável pelas investigações de segurança comunicará as informações que considere pertinentes para a prevenção de acidentes ou incidentes graves 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.
 - 2-A. Sem prejuízo das obrigações estabelecidas nos artigos 19.º e 20.º, a autoridade responsável pelas investigações de segurança e o(s) representante(s) acreditado(s) a que se refere o artigo 9.º fornecerão à AESA e às autoridades nacionais da aviação civil as informações factuais pertinentes obtidas durante a investigação de segurança, com excepção das informações referidas no artigo 15.º, n.º 1, ou de informações que possam causar um conflito de interesses. A AESA e as autoridades nacionais da aviação civil devem assegurar a confidencialidade das informações recebidas de acordo com a legislação aplicável. [*antigo artigo 9, n.º 1-B*]
3. A autoridade responsável pela investigação de segurança está autorizada a informar as vítimas e seus familiares ou associações representativas, ou a publicar informações sobre as observações factuais e os procedimentos da investigação de segurança e eventuais relatórios ou conclusões preliminares e/ou recomendações de segurança, desde que tal não comprometa os objectivos da investigação.

Artigo 19.º

Relatórios de investigação

1. No final de cada investigação de segurança deverá ser elaborado um relatório, cuja forma deverá ser adequada ao tipo e à gravidade do acidente ou incidente grave. O relatório deverá declarar que as investigações de segurança têm por único objectivo prevenir futuros acidentes e incidentes, e não imputar culpas ou responsabilidades. Sempre que necessário, o relatório deverá conter recomendações no domínio da segurança ²⁵.
2. O relatório deve proteger o anonimato das pessoas **envolvidas no acidente ou incidente grave**.
 - 2-A. Sempre que as investigações de segurança dêem lugar a relatórios antes de concluída a investigação, a autoridade responsável pelas investigações de segurança poderá solicitar às autoridades em causa, nomeadamente à AESA e, através destas, ao titular do certificado de concepção, ao fabricante e ao operador em causa, que apresentem comentários, antes de os relatórios serem publicados. Essas autoridades ficarão vinculadas pelas regras de sigilo profissional no que respeita ao teor da consulta.
3. Antes da publicação do relatório final, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pedirá comentários às autoridades em causa, nomeadamente à AESA e, através destas, ao titular do certificado de concepção, ao fabricante e ao operador em causa, que ficarão vinculados pelas regras de sigilo profissional no que se refere ao teor da consulta. Ao solicitar esses comentários, a autoridade responsável pelas investigações de segurança observará as normas internacionais e práticas recomendadas.
 - 3-A. As informações a que se refere o artigo 15.º só serão incluídas num relatório se forem pertinentes para a análise do acidente ou incidente grave. As informações ou partes de informações não pertinentes para essa análise não serão divulgadas.

²⁵ Proposta de **PL**: *"O relatório não será usado como prova em processo judicial, nem para fins de apuramento de responsabilidades pelo acidente ou incidente."* Os principais elementos desta proposta serão posteriormente incluídos num considerando.

4. [...]
5. A autoridade responsável pelas investigações de segurança tornará público o relatório final do acidente com a maior brevidade e, se possível, no prazo de doze meses a contar da data do acidente ou incidente grave.
6. Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de doze meses, a autoridade responsável pelas investigações de segurança apresentará um balanço intermédio pelo menos em cada aniversário do acidente ou incidente grave, descrevendo de forma detalhada o modo como tem evoluído a investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados.
7. A autoridade responsável pelas investigações de segurança enviará, o mais rapidamente possível, cópia dos relatórios finais e das recomendações de segurança:
 - a) Às autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e às autoridades de aviação civil dos Estados em causa, bem como à Organização da Aviação Civil Internacional, de acordo com as normas internacionais e práticas recomendadas;
 - b) Aos destinatários das recomendações de segurança contidas no relatório;
 - c) À Comissão e à AESA,

a não ser que os relatórios estejam publicamente disponíveis por via electrónica; nesse caso, a autoridade responsável pelas investigações de segurança limitar-se-á a notificá-los de tal facto.

Artigo 20.º

Recomendações de segurança

1. Em qualquer fase da investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança recomendará, por carta de transmissão devidamente datada, dirigida às autoridades em causa, incluindo as de outros Estados-Membros ou países terceiros, as medidas preventivas que considera necessário sejam adoptadas rapidamente.

2. As autoridades responsáveis por investigações de segurança podem 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 4.º, n.º 4.
3. A formulação de uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade relativamente a um acidente, incidente grave ou incidente.

Artigo 21.º

Acompanhamento das recomendações de segurança e respectiva base de dados

1. O destinatário de uma recomendação de segurança acusa a sua recepção e informa a autoridade responsável pelas investigações de segurança tenha formulado a recomendação, no prazo de 90 dias a contar da data de recepção da carta de transmissão, das medidas tomadas ou em estudo e, quando adequado, do prazo necessário para a sua completa aplicação e ainda, no caso de não ser tomada qualquer medida, da respectiva justificação.
2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança informa o destinatário, no prazo de 60 dias a contar da recepção da resposta, se a considera ou não **adequada** [...].
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 a nível dos Estados-Membros e da União, aplicam procedimentos para acompanhar o desenvolvimento 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 enviadas por países terceiros.

Artigo 22.º

Informações sobre pessoas e mercadorias perigosas a bordo

1. As transportadoras aéreas da União Europeia que operam voos cujo ponto de chegada ou partida seja um aeroporto situado no território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados adoptarão procedimentos que permitam elaborar:
 - a) [no prazo de uma hora] [logo que possível e o mais tardar no prazo de duas horas] a contar da notificação da ocorrência de um acidente com essa aeronave, uma lista validada com base nas melhores informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo da aeronave.
 - b) imediatamente após a notificação da ocorrência de um acidente com essa aeronave, a lista das mercadorias perigosas a bordo da aeronave.
- 1-A. As transportadoras aéreas de países terceiros que operam voos cujo ponto de partida seja um aeroporto situado no território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados adoptarão procedimentos que permitam elaborar:
 - a) [no prazo de uma hora] [logo que possível e o mais tardar no prazo de duas horas] a contar da notificação da ocorrência de um acidente com essa aeronave, uma lista validada com base nas melhores informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo da aeronave.
 - b) imediatamente após a notificação da ocorrência de um acidente com essa aeronave, a lista das mercadorias perigosas a bordo da aeronave.
2. As listas a que se referem os n.ºs 1 e 1-A serão colocadas à disposição da autoridade responsável pela investigação de segurança, da autoridade designada por cada Estado-Membro para entrar em contacto com os familiares das pessoas a bordo e, se necessário, das unidades médicas que possam necessitar dessas informações para tratar as vítimas.

3. As listas a que se referem os n.ºs 1 e 1-A serão confidenciais nos termos do direito da UE e do direito nacional. As listas a que se referem os n.ºs 1 e 1-A só serão tornadas públicas depois de as autoridades competentes terem informado os familiares de todas as pessoas a bordo.

Artigo 23.º

Assistência às vítimas de acidentes de aviação e seus familiares

1. Os Estados-Membros assegurarão que seja criado, a nível nacional, um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares.
2. Os Estados-Membros ou países terceiros que tenham um interesse particular num acidente ocorrido no território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados, em virtude de nacionais seus terem sofrido ferimentos graves ou mortais, 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 o desenrolar da investigação;
 - c) Receber cópia do relatório final.
3. Os peritos nomeados em conformidade com o n.º 2 podem participar, nos termos da legislação aplicável, na identificação das vítimas e em reuniões com os sobreviventes do respectivo Estado.

Artigo 23.º-A
Protecção de dados

As disposições do presente regulamento não prejudicarão a Directiva 95/46/CE e os Regulamentos 45/2001 e 1049/2001²⁶.

Artigo 24.º
[...]

Artigo 25.º
Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções aplicável às infracções ao presente regulamento. As sanções impostas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. [...] ²⁷

Artigo 26.º
Revogações

É revogada a Directiva 94/56/CE do Conselho.

²⁶ Será introduzido um considerando para clarificar melhor a relação entre o presente regulamento e os actos referidos neste artigo.

²⁷ A parte suprimida será introduzida posteriormente sob a forma de considerando.

Artigo 27.º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor vinte dias após a 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*

LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

- Uma situação de quase colisão que exija 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.
- Descolagens abortadas numa pista encerrada ou ocupada, numa pista de circulação²⁸ ou numa pista desafectada.
- Descolagens de uma pista encerrada ou ocupada, de uma pista de circulação²⁹ ou de uma pista desafectada.
- Aterragens ou tentativas de aterragem numa pista encerrada ou ocupada, numa pista de circulação³⁰ ou numa pista desafectada.
- Desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto.
- Incêndio ou fumo na cabine de passageiros, nos compartimentos de carga ou no motor, mesmo que esses incêndios tenham sido extintos com a utilização de agentes extintores.
- Acontecimentos 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.

²⁸ Com exclusão das operações autorizadas efectuadas por helicópteros.

²⁹ Com exclusão das operações autorizadas efectuadas por helicópteros.

³⁰ Com exclusão das operações autorizadas efectuadas por helicópteros.

- Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo que afectem significativamente as operações da aeronave.
- Incapacidade física da tripulação durante o voo.
- Quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência.
- Incursões na pista classificadas no nível de gravidade A. O *Manual sobre a Prevenção de Incursões em Pista* (Doc. 9870 da OACI) contém informações respeitantes às classificações da gravidade das incurções.
- 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.
