



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 21 de dezembro de 2012 (11.01)
(OR. en)**

18118/12

**Dossiê interinstitucional:
2012/0361 (COD)**

**AVIATION 203
CODEC 3132**

PROPOSTA

de:	Comissão Europeia
data:	19 de dezembro de 2012
n.º doc. Com.:	COM(2012) 776 final
Assunto:	Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

Junto se envia, à atenção das delegações, a proposta da Comissão transmitida por carta de Jordi AYET PUIGARNAU, dirigida ao Secretário-Geral do Conselho da União Europeia, Uwe CORSEPIUS.

Anexo: COM(2012) 776 final



Bruxelas, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Contexto geral da proposta

A taxa média anual de acidentes mortais registada na União Europeia ao nível das operações regulares de transporte aéreo de passageiros tem-se mantido relativamente estável nos últimos anos. De acordo com as previsões de crescimento do tráfego aéreo para as próximas décadas, o número de voos quase duplicará até 2030. Por conseguinte, com uma taxa de acidentes mortais estável, é de prever o aumento da sinistralidade como consequência do crescimento constante dos volumes de tráfego.

O atual sistema de segurança da aviação é um sistema essencialmente reativo, baseado nos avanços tecnológicos, numa legislação sólida – apoiada numa supervisão regulamentar efetiva – e em investigações exaustivas aos acidentes, que dão lugar a recomendações para reforço da segurança. No entanto, embora a possibilidade de retirar ensinamentos de um acidente seja crucial, os sistemas puramente reativos atingiram o limite da sua capacidade para continuarem a aumentar a segurança. Neste contexto, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) promove a transição para uma abordagem mais proativa da questão da segurança, assente em factos concretos. A eficácia deste sistema proativo depende em larga medida da capacidade para analisar sistematicamente todas as informações de segurança disponíveis, incluindo os dados das ocorrências registadas na aviação civil. Com efeito, esses dados são essenciais para identificar os riscos para a segurança, uma vez que, na ausência de informações fiáveis, qualquer tentativa de identificar os riscos não passaria de um exercício de divinação.

A nível da União Europeia, a viragem para um sistema de gestão da segurança da aviação mais proativo e baseado em factos concretos teve já início com a adoção da Diretiva 2003/42/CE¹, a qual prevê a criação de um sistema de comunicação obrigatória de ocorrências por cada Estado-Membro. De acordo com esta legislação, os Estados-Membros devem assegurar a recolha, o armazenamento, a proteção e o intercâmbio das informações sobre certos incidentes no setor da aviação civil e os profissionais do setor devem comunicar as ocorrências registadas no decurso da sua atividade operacional diária. Esta legislação ficou concluída em 2007 com a adoção de dois regulamentos de execução². O primeiro estabelece um repositório central europeu (RCE), que reúne todas as ocorrências registadas nos Estados-Membros no setor da aviação civil e o segundo inclui as regras aplicáveis em matéria de divulgação das informações constantes do RCE. O RCE contém atualmente cerca de 600 000 ocorrências e esse número aumenta diariamente.

¹ Diretiva 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 Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão, de 12 de novembro de 2007, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil (JO L 294 de 13.11.2007, p. 3) e Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão, de 24 de setembro de 2007, que estabelece normas de execução para a divulgação, às partes interessadas, das informações sobre as ocorrências na aviação civil (JO L 295 de 14.11.2007, p. 7).

1.2. **Justificação da proposta**

A Diretiva 2003/42/CE lançou as bases de um sistema de gestão da segurança da aviação proativo e assente em factos concretos na União Europeia, ao impor a comunicação das ocorrências registadas. No entanto, a União Europeia e os Estados-Membros não dispõem atualmente de capacidade bastante para tirarem proveito dos ensinamentos retirados da experiência adquirida a fim de prevenir novos acidentes e a legislação vigente não é suficiente para evitar o aumento da sinistralidade e do número de vítimas mortais associados ao crescimento do tráfego.

Esta situação encontra explicação num conjunto de motivos relacionados com a legislação europeia atualmente em vigor.

Em primeiro lugar, afigura-se que, embora seja essencial dispor de dados para identificar os riscos para a segurança, não existe um conhecimento suficiente de todas as ocorrências em matéria de segurança. Esta situação deve-se, em parte, às diferenças existentes entre Estados-Membros a nível de ocorrências cuja comunicação é obrigatória e também ao receio que as pessoas têm de as comunicar (questão da «cultura justa»). Com efeito, para se atingir o objetivo da comunicação de todas as ocorrências, é necessário que as pessoas confiem plenamente no sistema dado serem, nomeadamente, convidadas a comunicar os erros cometidos ou para os quais tenham contribuído. Ora, as pessoas não beneficiam do mesmo nível de proteção em todos os Estados-Membros e receiam ser objeto de medidas sancionatórias por parte da sua hierarquia ou ser alvo de processos judiciais. Além disso, a ausência de uma obrigação, a nível da UE, de estabelecimento de um sistema de comunicação voluntária para completar os sistemas obrigatórios e a falta de clareza ao nível das obrigações de comunicação de ocorrências e dos fluxos de informação contribuem também para a insuficiente recolha de dados de ocorrências.

Em segundo lugar, a integração dos dados das ocorrências não está harmonizada nem estruturada, traduzindo-se em informações incompletas e de reduzida qualidade. Esta situação afeta a coerência e a utilidade das informações e limita a sua utilização para fins de segurança.

Em terceiro lugar, os obstáculos jurídicos e organizacionais impedem um acesso adequado às informações do repositório central europeu. Com efeito, a legislação europeia obriga à desidentificação de determinadas informações. Embora o objetivo dessas disposições seja a proteção das informações de segurança sensíveis, a consequência prática é que há dados importantes relacionados com a segurança, tais como a descrição concreta da ocorrência, que não são disponibilizados às autoridades.

Por último, a legislação vigente não inclui disposições sobre a forma como os Estados-Membros devem utilizar os dados recolhidos. Contudo, desde a adoção da diretiva, os princípios acordados a nível internacional ligados à análise e ao acompanhamento das informações recolhidas através dos sistemas de comunicação de ocorrências ainda não foram transpostos para o direito da UE. Por conseguinte, esta situação conduziu a abordagens bastante diferentes e divergentes entre os Estados-Membros.

1.3. Objetivos da proposta

O principal objetivo da iniciativa é contribuir para reduzir a sinistralidade das aeronaves e o número de vítimas mortais associadas, através do melhoramento dos sistemas existentes, tanto a nível nacional como europeu, tirando partido das ocorrências registadas na aviação civil para corrigir as deficiências de segurança detetadas e evitar que estas se repitam.

Os objetivos específicos da proposta são os seguintes:

- (1) Assegurar a recolha de todas as ocorrências que ponham ou possam pôr em perigo a segurança da aviação e estabelecer um quadro claro e completo dos riscos para a segurança na União Europeia e nos Estados-Membros;
- (2) Assegurar que os dados sobre ocorrências armazenados nas bases de dados nacionais e no RCE sejam completos e tenham qualidade elevada;
- (3) Garantir que as autoridades competentes tenham acesso adequado a todas as informações de segurança armazenadas no RCE e que estas sejam exclusivamente utilizadas para reforçar a segurança;
- (4) Garantir a análise efetiva das ocorrências comunicadas, a identificação e a eliminação dos riscos para a segurança e, quando aplicável, a monitorização da eficácia das medidas de segurança adotadas.

1.4. Disposições em vigor no domínio da proposta

A proposta visa a adoção de um regulamento relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil. O objetivo do novo regulamento é substituir e revogar a atual Diretiva 2003/42/CE e os seus regulamentos de execução, os Regulamentos (CE) n.ºs 1321/2007 e 1330/2007 da Comissão, e alterar o Regulamento (UE) n.º 996/2010³. A questão da criação de um quadro geral para a comunicação de ocorrências na União Europeia não é diretamente tratada em nenhum outro ato legislativo.

1.5. Coerência com outras políticas e com os objetivos da União Europeia

Esta iniciativa constitui uma das ações necessárias para a criação do espaço único europeu dos transportes, tal como descrito no Livro Branco da Comissão, de 2011, «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»⁴. Esta questão foi também abordada na Comunicação da Comissão que estabelece um sistema de gestão da segurança da aviação para a Europa⁵.

³ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

⁴ COM(2011) 144 final.

⁵ COM(2011) 670 final.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas e utilização de competências especializadas

Durante a fase de preparação, a Comissão consultou exaustivamente as partes interessadas no que respeita a princípios gerais e normas mínimas.

A Comissão consultou os 27 Estados-Membros através de um questionário enviado em 7 de abril de 2011, a que todos responderam menos um. Também realizou algumas visitas *in loco* nos Estados-Membros.

A Comissão solicitou a contribuição das partes interessadas e do grande público no âmbito de uma consulta pública, que teve lugar de 24 de junho a 15 de setembro de 2011, no portal Internet «A sua voz na Europa», tendo obtido um total de 61 respostas⁶.

Em aplicação da Decisão 98/500/CE da Comissão⁷, o Comité para o diálogo social na aviação civil foi convidado a apresentar, se necessário, uma posição formal sobre a revisão da regulamentação. Além disso, foi solicitado o parecer da rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (ENCASIA), em conformidade com o artigo 7.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 996/2010.

Todas as autoridades e partes interessadas foram convidadas a participar num seminário organizado pela Comissão dedicado à questão da «cultura justa», que teve lugar em 19 de abril de 2012⁸.

A Comissão convidou também a Autoridade europeia para a proteção de dados a emitir um parecer. Por último, foi realizado um estudo sobre a definição de um método comum de classificação de riscos em caso de ocorrências na aviação civil.

A Comissão baseou-se nestas contribuições para realizar a avaliação de impacto e elaborar a proposta.

2.2. Avaliação de impacto

A avaliação de impacto apresenta uma panorâmica das várias opções consideradas. Para avaliar de que forma se poderia proceder à revisão da Diretiva 2003/42/CE, foram tidos em conta três pacotes de medidas, para além da opção que consistia em manter o *status quo*.

O primeiro pacote de medidas visa melhorar o regime atualmente em vigor estabelecendo os elementos de base de um sistema de comunicação de ocorrências completo e o seu contributo para a melhoria da segurança da aviação, limitando as

⁶ O resumo da consulta está disponível na seguinte página Web: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurrence_en.htm.

⁷ Decisão da Comissão de 20 de maio de 1998 relativa à criação de Comitês de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

⁸ O resumo e as conclusões do encontro estão disponíveis na seguinte página Web: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

alterações da legislação ao mínimo necessário e formulando recomendações e orientações sempre que possível. Inclui as medidas de menor impacto identificadas.

O segundo pacote de medidas é mais ambicioso, implicando uma revisão substancial da legislação da UE relativa à comunicação de ocorrências. Procura reforçar o atual regime estabelecendo os requisitos legislativos necessários para garantir um sistema de comunicação de ocorrências eficiente a todos os níveis e contribuir para a redução do número de acidentes com aeronaves, mediante a definição de procedimentos de análise dos dados recolhidos, a adoção de medidas adequadas e a monitorização da eficácia do sistema do ponto de vista do aumento da segurança.

O terceiro pacote de medidas visa reforçar o regime atualmente em vigor, transferindo para a UE as competências dos Estados-Membros nesta matéria e definindo, tal como no segundo pacote, os requisitos para a análise das ocorrências, paralelamente à adoção das medidas de segurança necessárias e à monitorização dos progressos registados. No quadro deste pacote, a responsabilidade pela criação e pela gestão dos sistemas de comunicação de ocorrências seria transferida para a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

Tendo em conta a avaliação dos vários pacotes de medidas de acordo com critérios de eficiência, eficácia e coerência, recomenda-se a adoção do segundo pacote, uma vez que os seus benefícios são bastante superiores aos custos. Trata-se da única opção que cumpre plenamente os objetivos identificados, conforme demonstrado na avaliação de impacto. Por conseguinte, é esse pacote de medidas que está na base da presente proposta.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Síntese da proposta

3.1.1. Melhor recolha de ocorrências

A proposta estabelece o enquadramento adequado para garantir a comunicação de todas as ocorrências que ponham ou possam pôr em perigo a segurança da aviação.

Em primeiro lugar, a proposta mantém a obrigação de criar sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências (SCOO) e enumera as pessoas abrangidas por essa imposição e as ocorrências a comunicar nessa conformidade. Paralelamente ao sistema obrigatório, a proposta impõe o estabelecimento de sistemas voluntários para recolha dos dados de ocorrências que não tenham sido compilados através do SCOO.

A proposta contém também disposições que garantem o ambiente adequado para incentivar os profissionais do setor da aviação a comunicarem informações relacionadas com a segurança, protegendo-os de medidas sancionatórias, exceto em caso de negligência grave.

3.1.2. Maior clareza no fluxo de informação

A diretiva vigente impõe que a comunicação das ocorrências seja feita diretamente às autoridades dos Estados-Membros, mas, na realidade, a maioria dos relatórios de ocorrências é enviada às autoridades dos Estados-Membros pelas organizações

incumbidas dessa recolha, como parte do seu processo de gestão da segurança. A proposta tem em conta esta evolução e introduz os requisitos aplicáveis às organizações. As organizações e os Estados-Membros são obrigados a criar sistemas de comunicação de ocorrências que permitam identificar os riscos para a segurança. Os dados de ocorrências recolhidos pelas organizações devem, sempre que pertinente, ser transmitidos às autoridades competentes dos Estados-Membros ou à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). Todas as ocorrências registadas pelos Estados-Membros, pelas organizações e pela AESA devem ser agregadas no repositório central europeu.

3.1.3. *Melhor qualidade e exaustividade dos dados*

A proposta inclui um conjunto de disposições destinadas a aumentar a qualidade e a exaustividade dos relatórios de ocorrências e, assim, permitir uma melhor identificação das principais áreas de risco e das medidas a tomar.

Os relatórios de ocorrências devem incluir informações mínimas, mediante a definição de campos de dados obrigatórios, nomeadamente a data da ocorrência, a categoria da ocorrência ou a descrição da ocorrência. A proposta inclui também a obrigação de classificar as ocorrências do ponto de vista dos riscos, de acordo com um sistema comum europeu de classificação de riscos. Além disso, devem ser aplicados processos de verificação da qualidade dos dados, nomeadamente para garantir a coerência entre os relatórios de ocorrências e as informações inicialmente obtidas junto do autor da comunicação. Por último, a Comissão deve apoiar os Estados-Membros nos seus esforços para atingirem padrões mais elevados de qualidade e exaustividade dos dados, participando na elaboração de material de orientação e na organização de seminários. O objetivo é garantir uma integração coerente e uniforme das informações nas bases de dados.

3.1.4. *Maior intercâmbio de informações*

A proposta responde à necessidade de um maior intercâmbio de informações através do reforço das regras em vigor.

Nesta perspetiva, o acesso pelos Estados-Membros e pela AESA ao repositório central europeu de todas as ocorrências registadas, quer pelos Estados-Membros quer pela AESA, é alargado a todos os tipos de dados e informações constantes da base de dados. Estas novas disposições oferecem, nomeadamente, aos Estados-Membros a possibilidade de aceder aos dados sobre segurança constantes dos registos de ocorrências verificadas no seu espaço aéreo, mas que tenham sido comunicadas e avaliadas pela autoridade de outro Estado-Membro.

Além disso, se, quando da avaliação dos dados recolhidos através dos sistemas de comunicação de ocorrências, uma entidade identificar questões de segurança que considere do interesse de outra autoridade, deve transmitir essas informações em tempo oportuno.

Por último, para facilitar o intercâmbio de dados e informações, a proposta impõe a compatibilidade de todos os relatórios de ocorrências com o *software* ECCAIRS (*software* utilizado por todos os Estados-Membros e pelo repositório central europeu) e com a classificação ADREP (classificação da ICAO igualmente utilizada no *software* ECCAIRS).

3.1.5. Melhor proteção contra a utilização indevida de informações de segurança

O corolário necessário de um acesso mais alargado aos dados e às informações de segurança contidos no repositório central europeu é garantir que estes sejam utilizados para os fins adequados.

Nesse sentido, a proposta reforça as regras em vigor ao assegurar que, para além da obrigação de garantir a confidencialidade dos dados recolhidos, estes apenas possam ser disponibilizados e utilizados para manter ou reforçar a segurança aérea.

A proposta visa também diminuir o potencial efeito negativo na segurança aérea da utilização desses dados pelas autoridades judiciais ao impor a celebração de acordos prévios que estabeleçam disposições no sentido da procura do equilíbrio justo entre os dois aspetos do interesse público em causa (justiça e segurança da aviação).

3.1.6. Melhor proteção dos autores de comunicações de modo a garantir a disponibilidade permanente de informações

A proposta reforça as regras sobre a proteção dos autores de comunicações de ocorrências de modo a garantir a confiança no sistema e a adequação das informações de segurança transmitidas.

Nesta perspetiva, a proposta reafirma a obrigação de desidentificar os relatórios de ocorrências e restringe a determinadas pessoas o acesso aos dados de identificação completa. Além disso, convida os Estados-Membros a absterem-se de intentar ações, exceto em casos de negligência grave.

É reforçada a regra de acordo com a qual, à exceção dos casos de negligência grave, a entidade patronal não deve prejudicar os trabalhadores com fundamento em informações comunicadas de acordo com as disposições do presente regulamento. As organizações são igualmente convidadas a adotar uma política descrevendo de que forma é assegurada a proteção dos trabalhadores.

Por último, são instituídos organismos nacionais para permitir que os trabalhadores comuniquem as infrações às regras que garantem a sua proteção e, se necessário, devem ser estabelecidas as sanções a aplicar.

3.1.7. Introdução de requisitos para a análise das informações e adoção de medidas de acompanhamento a nível nacional

A proposta promove a transição para um sistema de segurança mais proativo e assente em factos concretos, à escala europeia, ao definir novos requisitos que transpõem para a legislação da UE as regras acordadas a nível internacional relacionadas com a análise e o acompanhamento das ocorrências registadas.

Incumbe às organizações e aos Estados-Membros analisar as informações recolhidas através dos sistemas de comunicação de ocorrências, com vista a identificar os riscos para a segurança e a tomar medidas para corrigir as deficiências detetadas. O objetivo é monitorizar a eficácia das medidas do ponto de vista do reforço da segurança e, se necessário, tomar medidas adicionais.

3.1.8. Análise reforçada a nível da UE

O artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010 já estabeleceu o princípio de que cabe à AESA e aos Estados-Membros analisar as informações constantes do repositório central europeu. Esse princípio sai reforçado e a colaboração em curso é formalizada no âmbito de uma rede de analistas da segurança da aviação presidida pela AESA.

A análise efetuada a nível da UE complementarà a análise realizada a nível nacional, nomeadamente através da identificação dos potenciais problemas de segurança e das principais áreas de risco ao nível europeu. O sistema comum de classificação de riscos da UE apoiará essa tarefa classificando todas as ocorrências recolhidas pelos Estados-Membros de forma harmonizada.

O Programa europeu para a segurança da aviação e o Plano europeu para a segurança da aviação beneficiarão ambos da análise e das atividades levadas a cabo pela rede de analistas da segurança da aviação.

3.1.9. Transparência reforçada em relação ao grande público

Ao mesmo tempo que respeita a necessária confidencialidade de determinadas informações, a proposta torna a segurança da aviação mais transparente para o grande público, mediante a publicação de avaliações da segurança anuais contendo as informações sobre as medidas tomadas em aplicação do presente regulamento, as tendências e os dados agregados.

3.2. Base jurídica

A proposta baseia-se no artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

3.3. Princípio da subsidiariedade

É aplicável o princípio da subsidiariedade, uma vez que a proposta não é da competência exclusiva da União Europeia. Os objetivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros a título individual. A melhor forma de realizar os objetivos da proposta consiste em tomar medidas à escala da UE.

Uma ação da União permitirá uma melhor realização dos objetivos da proposta pelos motivos a seguir indicados. Em primeiro lugar, é necessário harmonizar a comunicação de ocorrências e as regras relacionadas com a utilização e a proteção das informações e do autor da comunicação. Em segundo lugar, é preciso, por razões de segurança, reforçar o sistema de intercâmbio de informações entre Estados-Membros, garantir que essas informações sejam analisadas e que todos os Estados-Membros tomem medidas de acompanhamento. Além disso, questões como o acesso aos dados do RCE e a definição dos procedimentos e instrumentos de análise dos dados do repositório não podem ser abordadas a nível nacional, dado tratar-se de uma base de dados europeia, o que obriga a tomar medidas à escala da UE. Para garantir o bom funcionamento do sistema como um todo e, subsequentemente, contribuir para a melhoria da segurança aérea, é absolutamente indispensável, mas não suficiente, tomar medidas a nível nacional. Com efeito, o objetivo do reforço da segurança aérea não pode ser suficientemente realizado pelos

Estados-Membros, uma vez que os sistemas de comunicação utilizados por estes são, por si só, menos eficazes do que uma rede coordenada, com o intercâmbio de informações que permitam identificar eventuais problemas de segurança e as principais áreas de risco ao nível europeu.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

3.4. Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. Os encargos adicionais para o setor e para as autoridades nacionais limitam-se ao necessário para reforçar a eficiência e a qualidade geral do sistema. Embora a proposta implique custos no que se refere à aplicação das disposições relativas à análise e ao acompanhamento das ocorrências, esses custos deverão ser compensados pelos benefícios económicos obtidos com a redução da sinistralidade e do número de vítimas mortais que lhe está associado.

3.5. Escolha do instrumento jurídico

O instrumento jurídico deve ser de aplicação geral. O instrumento proposto é um regulamento.

O recurso a outros meios não seria apropriado, nomeadamente pelos motivos a seguir indicados:

- A proposta estabelece os direitos e as obrigações da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, o que impede o recurso a uma diretiva;
- Muitas das lacunas e das áreas problemáticas ao nível do atual quadro jurídico estão ligadas a uma aplicação divergente entre os Estados-Membros. As várias práticas decorrentes da diretiva em vigor mostram claramente que esta é o instrumento adequado para uma aplicação generalizada e coerente da legislação num domínio em que esta é necessária por motivos de segurança.

Por conseguinte, o instrumento jurídico mais apropriado é um regulamento, uma vez que as outras opções não seriam suficientes para realizar os objetivos propostos.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A incidência orçamental da criação de um sistema comum de classificação de riscos à escala da UE e da ampliação do orçamento previsto para o desenvolvimento do ECCAIRS e para a gestão do repositório central europeu já consta do quadro financeiro plurianual.

A incidência orçamental da presente proposta está relacionada com os recursos humanos adicionais para a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (participação na rede de analistas) e o orçamento adicional para missões e atividades de divulgação.

Os recursos humanos adicionais (2 lugares com um custo estimado de 300 000 EUR por ano) e o orçamento adicional (missões e atividades de divulgação estimadas em

65 000 EUR por ano) serão integralmente suportados através da reafetação de recursos existentes da Agência, tendo, por conseguinte, um impacto neutro no orçamento da UE.

5. ELEMENTOS OPCIONAIS

5.1. Simplificação

A proposta prevê a simplificação da legislação, já que substitui uma diretiva e dois regulamentos da Comissão por um único ato, um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, e não obriga a adotar medidas de execução nacionais.

5.2. Revogação de legislação em vigor

A adoção da proposta implica a revogação da atual Diretiva 2003/42/CE e dos Regulamentos (CE) n.ºs 1321/2007 e 1330/2007 da Comissão, bem como a alteração do Regulamento (UE) n.º 996/2010.

5.3. Espaço Económico Europeu

O ato proposto incide em matérias respeitantes ao EEE, pelo que o seu âmbito de aplicação deve ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁰,

Após consulta da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados¹¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Importa assegurar um nível geral de segurança elevado e uniforme no setor da aviação civil da União e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes, de modo a garantir a confiança do público no transporte aéreo.
- (2) A taxa de acidentes mortais no setor da aviação civil tem-se mantido globalmente bastante estável ao longo da última década. Contudo, o facto de o crescimento do tráfego previsto para as próximas décadas poder conduzir ao aumento da sinistralidade suscita preocupação.
- (3) O objetivo do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil¹² é a prevenção da sinistralidade, facilitando a realização de

⁹ JO C [...] de [...], p [...].

¹⁰ JO C [...] de [...], p [...].

¹¹ JO C [...] de [...], p. [...].

¹² JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

investigações de segurança rápidas, eficientes e de qualidade. O presente regulamento não deve interferir com os processos de investigação de acidentes e incidentes geridos pelas autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança, tal como definidos no Regulamento (UE) n.º 996/2010.

- (4) A experiência mostrou que, com frequência, antes de ocorrer um acidente, os incidentes e várias outras deficiências registadas apontavam para a existência de riscos para a segurança. Além disso, embora seja extremamente importante poder retirar ensinamentos de um acidente, os sistemas puramente reativos demonstraram a sua falta de capacidade para continuar a apresentar melhorias. A União e os seus Estados-Membros devem avançar para processos no domínio da segurança mais proativos e assentes em factos concretos, orientados para a prevenção dos acidentes, analisando todas as informações de segurança disponíveis, incluindo os dados das ocorrências registadas na aviação civil.
- (5) O reforço da segurança da aviação civil requer a comunicação, a recolha, a conservação, a proteção, o intercâmbio, a divulgação e a análise de informações pertinentes no domínio da segurança da aviação civil, bem como a adoção de medidas de segurança adequadas com base nas informações recolhidas. As autoridades de segurança da aviação competentes dos Estados-Membros, as organizações, enquanto parte do seu sistema de gestão da segurança, e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) devem adotar uma abordagem proativa e assente em factos concretos.
- (6) É necessário criar sistemas de comunicação obrigatória e voluntária, que possibilitem a comunicação de dados de ocorrências. As informações recolhidas devem ser transferidas para a autoridade competente para tomada de medidas com base nas ocorrências recolhidas, de modo a aumentar a segurança da aviação civil.
- (7) Há várias categorias de profissionais da aviação civil que são testemunhas de ocorrências relevantes para a prevenção dos acidentes e que as devem comunicar.
- (8) Deverá ser incentivado o desenvolvimento de outros meios de recolha de informações de segurança, a par dos sistemas impostos pelo presente ato legislativo, de modo a compilar todas as informações suscetíveis de contribuir para o reforço da segurança da aviação.
- (9) As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança deverão ter pleno acesso aos dados de ocorrências recolhidos e aos relatórios de ocorrências na posse dos seus Estados-Membros, de modo a decidir sobre os incidentes que possam obrigar a uma investigação de segurança e retirar ensinamentos que sirvam os interesses da segurança da aviação.
- (10) É crucial obter dados exaustivos e de qualidade, uma vez que as análises e estimativas elaboradas a partir de dados inexatos podem conduzir a resultados enganosos e à concentração de esforços em domínios errados. Além disso, tais dados inexatos podem resultar na perda de confiança nas informações dos sistemas de comunicação de ocorrências. Para garantir a qualidade e a exaustividade dos relatórios de ocorrências, estes deverão conter informações mínimas, que poderão variar em função do tipo de ocorrência. Além disso, deverão ser implementados processos para controlar a qualidade das informações e garantir a coerência entre os relatórios e os dados

inicialmente recolhidos relativos às ocorrências. Com o apoio da Comissão, deverão ainda ser elaborados materiais de orientação adequados, nomeadamente para garantir a qualidade e a exaustividade dos dados, bem como uma integração coerente e uniforme das informações nas bases de dados. Deverão também ser organizados seminários, nomeadamente pela Comissão, para prestar o apoio necessário.

- (11) Deverá ser desenvolvido um sistema comum europeu de classificação de riscos de modo a permitir identificar as necessidades de atuação rápida quando se analisem ocorrências de alto risco no plano da segurança. O sistema deverá também permitir identificar as principais áreas de risco, quando da análise de dados agregados. Deverá apoiar os Estados-Membros na avaliação das ocorrências e na seleção dos domínios em que seja necessário concentrar esforços. Além disso, deverá permitir, quando da análise da informação agregada numa perspetiva europeia, identificar as principais áreas de risco no território da União e apoiar o trabalho realizado no âmbito do Programa europeu para a segurança da aviação e do Plano europeu para a segurança da aviação. Deverá ser prestado um apoio adequado, de modo a assegurar a coerência e a uniformidade da classificação dos riscos em todos os Estados-Membros.
- (12) Os relatórios de ocorrências devem constar de bases de dados, que devem ser sistemas compatíveis com o ECCAIRS (*software* usado por todos os Estados-Membros e pelo repositório central europeu para armazenar os relatórios de ocorrências) e com a classificação ADREP (classificação da ICAO, também utilizada para o *software* ECCAIRS), de modo a facilitar o intercâmbio de informações.
- (13) Todas as ocorrências que envolvam aeronaves matriculadas num Estado-Membro ou operadas por uma organização estabelecida num Estado-Membro deverão ser comunicadas, mesmo que tenham tido lugar fora do território dos Estados-Membros.
- (14) Será necessário assegurar o intercâmbio de informações sobre ocorrências no território da União. Esta medida deverá aumentar substancialmente a capacidade de deteção de perigos reais ou potenciais. Além disso, deverá permitir aos Estados-Membros receber todas as informações necessárias sobre as ocorrências registadas no seu território, mas que tenham sido comunicadas a outro Estado-Membro.
- (15) O intercâmbio de informações sobre ocorrências deverá cumprir os objetivos da prevenção de acidentes e incidentes de aviação, excluindo por conseguinte a imputação de culpas e de responsabilidades, e da avaliação comparativa do desempenho no domínio da segurança.
- (16) O repositório central europeu é a forma mais eficiente de garantir o intercâmbio de uma grande quantidade de informações entre todos os Estados-Membros, a Comissão e a AESA.
- (17) Todas as informações relacionadas com a segurança que constem de relatórios de ocorrências elaborados na União devem ser transferidas para o repositório central europeu em tempo oportuno. Tal inclui a recolha dos dados sobre os incidentes registados, assim como as informações sobre os acidentes e incidentes graves investigados em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 966/2010.
- (18) As informações relativas às ocorrências registadas a nível nacional e armazenadas nas bases de dados nacionais deverão cumprir o disposto no presente regulamento.

- (19) As informações de segurança constantes do repositório central europeu deverão ser colocadas à disposição das entidades responsáveis pela regulação da segurança da aviação civil, incluindo a AESA, e das autoridades responsáveis pela investigação dos acidentes e incidentes no território da União.
- (20) As partes interessadas poderão solicitar o acesso a determinadas informações contidas no repositório central europeu.
- (21) Atendendo a que os pontos de contacto nacionais conhecem melhor as partes interessadas estabelecidas nos respetivos Estados-Membros, incumbirá a cada um deles tratar os pedidos das partes interessadas estabelecidas no seu território. Os pedidos das partes interessadas de países terceiros ou de organizações internacionais serão tratados pela Comissão.
- (22) É necessário analisar as informações contidas nos relatórios de ocorrências e identificar os riscos para a segurança. Consequentemente, deverão ser adotadas e aplicadas em tempo útil medidas adequadas para reforçar a segurança da aviação. As conclusões da análise e do acompanhamento das ocorrências deverão ser dadas a conhecer às organizações e autoridades dos Estados-Membros, atendendo a que o retorno de informações constitui um bom incentivo à comunicação de ocorrências.
- (23) Deverá ser monitorizada a eficácia das medidas de segurança adotadas e, se necessário, deverão ser tomadas outras iniciativas para garantir a correção das deficiências de segurança detetadas. As informações constantes dos relatórios de ocorrências deverão também ser utilizadas sob a forma de dados agregados, de modo a detetar tendências.
- (24) Para decidir sobre as ações a incluir no seu programa de segurança nacional, de modo a assegurar que as medidas tomadas se baseiem em factos concretos, os Estados-Membros deverão utilizar as informações constantes dos relatórios de ocorrências e das análises por si efetuadas.
- (25) Atendendo a que o objetivo do reforço da segurança aérea não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, dado os sistemas de comunicação existentes nos Estados-Membros, por si só, serem menos eficazes do que uma rede coordenada com intercâmbio de informações que permita identificar os problemas de segurança potenciais e as principais áreas de risco a nível da União, a análise efetuada a nível nacional deve ser complementada por uma análise e um acompanhamento ao nível da União, a fim de assegurar uma melhor prevenção dos acidentes e incidentes no setor da aviação. Esta tarefa a nível da União deverá ser realizada por uma rede de analistas da segurança da aviação.
- (26) O Programa europeu para a segurança da aviação e o Plano europeu para a segurança da aviação deverão, nomeadamente, tirar proveito do trabalho da rede de analistas da segurança da aviação para decidir, com base em factos concretos, sobre as medidas a levar a cabo à escala da União Europeia.
- (27) O grande público deverá dispor de informações globais agregadas sobre o nível de segurança da aviação nos Estados-Membros e na União. Essas informações deverão incidir, em especial, nas tendências e na análise resultante da aplicação do presente regulamento pelos Estados-Membros, e nos conteúdos do repositório central europeu, de uma forma agregada.

- (28) O sistema de segurança da aviação civil deverá assentar no retorno de informações e nos ensinamentos retirados dos acidentes e incidentes. A comunicação de ocorrências e a utilização dessas informações em prol da segurança assentam numa relação de confiança entre os autores das comunicações de ocorrência e a entidade responsável pela recolha e avaliação dos dados. Para tal, será necessário aplicar as regras de confidencialidade de forma rigorosa. A proteção das informações de segurança contra as utilizações indevidas e a limitação do acesso ao repositório central europeu exclusivamente às partes interessadas que participem no reforço da segurança da aviação civil visam garantir a permanente disponibilização de informações de segurança, de modo a permitir tomar as medidas preventivas adequadas, e em tempo útil, e a reforçar a segurança da aviação. Neste contexto, as informações de segurança sensíveis deverão ser adequadamente protegidas e deverá ser assegurada a respetiva recolha, garantindo a sua confidencialidade, a proteção das fontes e a confiança do pessoal da aviação civil. É indispensável adotar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações recolhidas através de sistemas de comunicação de ocorrências e impor restrições de acesso ao repositório central europeu. A legislação nacional em matéria de liberdade de informação deve ter em conta a confidencialidade necessária destas informações. As informações recolhidas deverão ser adequadamente protegidas contra a utilização ou divulgação não autorizadas e ser exclusivamente usadas para cumprir o objetivo de manter ou reforçar a segurança aérea e não para imputar culpas ou responsabilidades.
- (29) As pessoas que tenham comunicado ocorrências em aplicação do disposto no presente regulamento deverão beneficiar de um nível de proteção adequado. Neste contexto, os relatórios de ocorrências deverão ser desidentificados e as bases de dados não deverão incluir informações sobre os autores de comunicações.
- (30) O sistema da aviação civil deverá igualmente fomentar um ambiente não sancionatório propício à comunicação espontânea de ocorrências e, logo, à generalização do princípio de uma «cultura justa». A criação de um ambiente sem sanções não deverá impedir a adoção das medidas necessárias para manter ou reforçar o nível de segurança da aviação.
- (31) O princípio da «cultura justa» deverá incentivar à transmissão de informações relacionadas com a segurança. No entanto, não deverá isentar as pessoas das suas responsabilidades normais. Neste contexto, salvo em caso de negligência grave, os trabalhadores não deverão ser objeto de sanções com fundamento nas informações fornecidas em aplicação do presente regulamento.
- (32) É importante indicar claramente o quadro que protege o autor da comunicação de qualquer prejuízo ou de processos judiciais, prevendo uma definição comum para o conceito de negligência grave.
- (33) As ocorrências comunicadas deverão ser tratadas por pessoas nomeadas para o efeito, que exerçam as suas funções de forma independente de outros serviços, de modo a contribuir para a aplicação de uma «cultura justa» e reforçar a confiança dos cidadãos no sistema.
- (34) Os trabalhadores deverão poder denunciar a violação dos princípios que regem a sua proteção, conforme estabelecido na presente legislação. Os Estados-Membros deverão

definir as consequências em caso de desrespeito do princípio da proteção do autor da comunicação e, se necessário, adotar sanções.

- (35) As pessoas poderão abster-se de comunicar ocorrências devido ao receio de auto-incriminação e das suas consequências potenciais em termos de processos em tribunal. Neste contexto, os Estados-Membros não deverão intentar ações contra os autores de comunicações de ocorrências com fundamento nas informações por estes transmitidas, salvo em caso de negligência grave. Além disso, deverá ser reforçada e formalizada a cooperação entre as autoridades judiciais e as autoridades responsáveis pela segurança, através da celebração de acordos prévios, que deverão respeitar o equilíbrio entre os diversos interesses em causa, abrangendo nomeadamente o acesso aos relatórios de ocorrências constantes das bases de dados nacionais e a utilização dos mesmos.
- (36) Para garantir a flexibilidade adequada e a atualização das informações contidas nos anexos do presente regulamento, bem como definir o sistema comum europeu de classificação de riscos, atualizar as medidas relativas à incorporação dos dados no repositório central europeu e alargar ou restringir a divulgação das informações nele contidas, deverão ser delegados na Comissão poderes para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. É particularmente importante que a Comissão realize as devidas consultas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente junto de peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deverá garantir a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (37) Para assegurar condições uniformes de execução do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão relativamente à aplicação do sistema comum europeu de classificação de riscos e à gestão do repositório central europeu. Essas competências deverão ser exercidas em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão¹³.
- (38) Na aplicação do presente regulamento deverão ser plenamente respeitadas as regras relativas ao tratamento de dados e à proteção das pessoas, conforme definidas na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados¹⁴ e no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições da UE e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados¹⁵. Quando da aplicação do presente regulamento, deverão ser integralmente cumpridas as regras sobre acesso aos dados definidas no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2001, relativo ao acesso público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão¹⁶, exceto no tocante à difusão dos dados e informações constantes do repositório central europeu

¹³ *JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.*

¹⁴ *JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.*

¹⁵ *JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.*

¹⁶ *JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.*

que se encontrem protegidos pelas regras de acesso mais rigorosas estabelecidas no presente regulamento.

- (39) As sanções deverão, em especial, poder ser aplicadas a qualquer pessoa ou entidade que, em violação do disposto no presente regulamento, utilize indevidamente informações protegidas pelo mesmo, prejudique o autor da comunicação de uma ocorrência, salvo em caso de negligência grave, não crie um ambiente adequado que permita a recolha de dados de ocorrências, não analise as informações recolhidas e não tome medidas para corrigir as deficiências de segurança detetadas, reais ou potenciais, nem partilhe as informações recolhidas em aplicação do presente regulamento.
- (40) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de regras comuns para a comunicação de ocorrências na aviação civil, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros podendo, por conseguinte, devido à sua dimensão e aos seus efeitos europeus, ser melhor alcançado a nível da União, a UE pode tomar medidas, em conformidade com 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 aquele objetivo.
- (41) O Regulamento (UE) n.º 996/2010 deverá, pois, ser alterado.
- (42) A Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil¹⁷, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão, de 12 de novembro de 2007, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil¹⁸ e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão, de 24 de setembro de 2007, que estabelece normas de execução para a divulgação, às partes interessadas, das informações sobre as ocorrências na aviação civil¹⁹ deverão ser revogados,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

1. O objeto do presente regulamento é reforçar a segurança da aviação, assegurando a comunicação, recolha, conservação, proteção, intercâmbio, divulgação e análise das informações pertinentes em matéria de segurança da aviação civil e, se necessário, a adoção de medidas de segurança com base nas informações recolhidas. O presente regulamento também estabelece as regras aplicáveis à introdução dos dados recolhidos num repositório central europeu e à sua divulgação às partes interessadas, de modo a prestar-lhes as informações de que necessitem para reforçar a segurança da aviação civil.

¹⁷ JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

¹⁸ JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

¹⁹ JO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

2. A comunicação de ocorrências tem por único objetivo a prevenção de acidentes e incidentes e não a imputação de culpas ou responsabilidades.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Desidentificação»: eliminação, nos relatórios de ocorrências apresentados, de quaisquer dados pessoais relativos aos seus autores, bem como dos dados técnicos suscetíveis de conduzir à identificação dos seus autores ou de terceiros, por inferência a partir dessas informações;
- (2) «Programa europeu de segurança da aviação»: conjunto integrado de disposições regulamentares adotadas ao nível da União, incluindo as atividades e os procedimentos que regem a gestão comum da segurança ao nível europeu;
- (3) «Plano europeu para a segurança da aviação»: avaliação das questões da segurança e correspondente plano de ação a nível europeu;
- (4) «Negligência grave»: violação manifesta e intencional do dever de diligência na origem direta de danos previsíveis a uma pessoa ou propriedade ou que reduz gravemente o nível de segurança da aviação;
- (5) «Incidente»: uma ocorrência, que não um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações;
- (6) «Parte interessada»: qualquer pessoa singular ou coletiva ou qualquer organismo oficial, quer seja dotado de personalidade jurídica ou não, que esteja em condições de participar no reforço da segurança da aviação civil através do acesso a informações sobre ocorrências partilhadas pelos Estados-Membros e que conste de uma das categorias de partes interessadas estabelecidas pelo presente regulamento;
- (7) «Cultura justa»: cultura segundo a qual os operadores de primeira linha ou outros não são objeto de sanções pelas ações, omissões ou decisões respetivas que sejam ajustadas à sua experiência e formação, mas que não tolera a negligência grave, as infrações deliberadas e os atos de destruição;
- (8) «Ocorrência»: qualquer acontecimento que tenha ou possa ter significado no contexto da segurança da aviação, incluindo, nomeadamente, os acidentes e incidentes graves, conforme definido no artigo 2.º, n.ºs 1 e 16, do Regulamento (UE) n.º 996/2010, e os incidentes;
- (9) «Organização»: qualquer organização que ofereça produtos e/ou serviços de aviação, nomeadamente os operadores de aeronaves, as organizações de manutenção aprovadas, as organizações responsáveis por projetos-tipo e/ou pelo fabrico de aeronaves, os prestadores de serviços de navegação aérea e os aeródromos certificados;

- (10) «Ponto de contacto»: a autoridade competente designada por cada Estado-Membro em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, se o pedido de informação for apresentado por uma parte interessada estabelecida num Estado-Membro, ou a Comissão, se o pedido for apresentado por uma parte interessada não estabelecida na União;
- (11) «Autoridade responsável pelas investigações de segurança»: a autoridade nacional permanente responsável pelas investigações de segurança no setor da aviação civil que realiza ou supervisiona as investigações de segurança, conforme definido no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010;
- (12) «Sistema de gestão da segurança (SGS)»: abordagem sistemática da gestão da segurança incluindo as estruturas organizativas, as responsabilidades, as políticas e os procedimentos necessários;
- (13) «Programa de segurança do Estado (PSE)», um conjunto integrado de disposições legislativas e de atividades desenvolvidas por um Estado-Membro para gerir a segurança da aviação civil.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se às ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam objeto de medidas corretivas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa. A lista dos incidentes a comunicar consta do anexo I.

Artigo 4.º

Comunicação obrigatória

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem criar um sistema de comunicação obrigatória para facilitar a recolha de dados de ocorrências.
2. Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de comunicação obrigatória para facilitar a recolha, pelas organizações instituídas em aplicação do n.º 1, de dados de ocorrências.
3. As pessoas a seguir indicadas devem comunicar as ocorrências através do sistema criado pela organização que as contrata, em conformidade com o n.º 1, ou através do sistema estabelecido pelos Estados-Membros, em conformidade com o n.º 2:
 - (a) Os pilotos-comandantes de aeronaves matriculadas nos Estados-Membros ou de aeronaves matriculadas fora da União, mas que sejam exploradas por operadores sob a supervisão de um Estado-Membro ou por operadores estabelecidos na União;
 - (b) As pessoas que desempenham funções de conceção, construção, manutenção ou modificação de aeronaves com turbina ou de aeronaves de transporte público, ou de quaisquer equipamentos ou peças relacionados com as mesmas, sob a supervisão de um Estado-Membro ou da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA);

- (c) As pessoas que assinam os certificados de inspeção de manutenção ou de colocação em serviço de aeronaves com turbina ou de aeronaves de transporte público, ou de quaisquer equipamentos ou peças relacionados com as mesmas, sob a supervisão de um Estado-Membro ou da AESA;
 - (d) As pessoas que desempenham funções para as quais seja exigida uma autorização de um Estado-Membro, nomeadamente os controladores de tráfego aéreo ou os responsáveis por informações de voo;
 - (e) Os gestores de aeroportos a que se aplica o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰;
 - (f) As pessoas que desempenham funções ligadas à instalação, modificação, manutenção, reparação, vistoria, verificação em voo ou inspeção de instalações de navegação aérea sob a responsabilidade de um Estado-Membro;
 - (g) As pessoas que desempenham funções ligadas à assistência em terra a aeronaves, incluindo o abastecimento de combustível, manutenção, preparação do manifesto de carga, carregamento, tratamento antigelo e operações de reboque num aeroporto abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
4. As pessoas referidas no n.º 3 devem comunicar as ocorrências dentro do prazo e de acordo com os requisitos definidos no anexo II, ponto 1.
 5. As organizações certificadas ou aprovadas por um Estado-Membro devem comunicar à autoridade competente desse Estado-Membro, conforme referido no artigo 6.º, n.º 2, os dados de ocorrências recolhidos em conformidade com o n.º 1.
 6. As organizações certificadas ou aprovadas pela AESA devem comunicar à AESA os dados de ocorrências recolhidos em conformidade com o n.º 1.

Artigo 5.º

Comunicação voluntária

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem instituir um sistema de comunicação voluntária de ocorrências para facilitar a recolha de dados que não possam ser compilados através do sistema de comunicação obrigatória, mas que o autor da comunicação considere representarem um risco real ou potencial.
2. Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de comunicação voluntária destinado a facilitar a recolha de dados de ocorrências que não possam ser compilados através do sistema de comunicação obrigatória, mas que o autor da comunicação considere representarem um risco real ou potencial, incluindo os dados de ocorrências recolhidos pelas organizações em aplicação do n.º 1.

²⁰ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

3. Os sistemas de comunicação voluntária de ocorrências devem permitir a recolha de dados cuja comunicação não seja obrigatória em conformidade com o anexo I e a comunicação de ocorrências por pessoas que não as referidas no artigo 4.º, n.º 3.
4. As organizações certificadas ou aprovadas pelos Estados-Membros devem comunicar à autoridade competente desses Estados-Membros, conforme referido no artigo 6.º, n.º 2, os dados de ocorrências recolhidos em conformidade com o n.º 1.
5. As organizações certificadas ou aprovadas pela AESA devem comunicar à AESA os dados de ocorrências recolhidos em conformidade com o n.º 1.
6. Os Estados-Membros e as organizações podem estabelecer outros sistemas de levantamento e tratamento de informações de segurança para recolha dos dados de ocorrências que não possam ser compilados pelos sistemas de comunicação mencionados no artigo 4.º e nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Esses sistemas podem incluir a comunicação de informações a entidades que não as descritas no artigo 6.º, n.º 2, e envolver a participação ativa do setor.

Artigo 6.º

Recolha e armazenamento de informações

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem designar uma ou mais pessoas responsáveis pela gestão da recolha, avaliação, tratamento, análise e armazenamento dos dados de ocorrências comunicados em conformidade com os artigos 4.º e 5.º. As pessoas designadas devem trabalhar de uma forma separada e independente dos outros serviços da organização.
2. Os Estados-Membros devem designar uma ou mais autoridades competentes incumbidas da criação de um mecanismo de recolha, avaliação, tratamento, análise e armazenamento de dados de ocorrências comunicados em conformidade com os artigos 4.º e 5.º. As autoridades competentes designadas devem trabalhar de forma separada e independente dos outros serviços quando do tratamento das informações recolhidas.

As autoridades a quem possam ser confiadas essas responsabilidades, em conjunto ou separadamente, são as seguintes:

- (a) Autoridade nacional da aviação civil; e/ou
- (b) Autoridade responsável pelas investigações de segurança; e/ou
- (c) Qualquer outro organismo ou entidade independente incumbido dessa função.

Os Estados-Membros que designem mais de um organismo ou entidade devem designar um deles como ponto de contacto para a transferência de informações mencionada no artigo 8.º, n.º 2.

3. As organizações devem armazenar numa base de dados os relatórios de ocorrências elaborados a partir dos dados de ocorrências recolhidos em conformidade com os artigos 4.º e 5.º.

4. As autoridades competentes referidas no n.º 2 devem armazenar numa base de dados nacional os relatórios de ocorrências elaborados a partir dos dados de ocorrências recolhidos em conformidade com os artigos 4.º e 5.º.
5. Os dados relativos aos acidentes e incidentes graves devem também ser armazenados na base de dados nacional.
6. As autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela execução do programa de segurança do Estado devem ter pleno acesso à base de dados nacional referida no n.º 4 para as apoiar no cumprimento das suas responsabilidades no domínio da segurança.
7. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem ter pleno acesso à base de dados nacional referida no n.º 4, de modo a cumprirem as obrigações estabelecidas no artigo 5.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 996/2010.

Artigo 7.º

Qualidade e exaustividade dos relatórios de ocorrências

1. Os relatórios de ocorrências referidos no artigo 6.º devem incluir, no mínimo, as informações enumeradas no anexo II, ponto 2.
2. Os relatórios de ocorrências referidos no artigo 6.º, n.º 4, devem incluir a classificação da ocorrência em termos de riscos para a segurança. A classificação deve ser efetuada em conformidade com o sistema comum europeu de classificação de riscos definido no n.º 5.
3. As organizações e os Estados-Membros devem estabelecer procedimentos de verificação da qualidade dos dados, nomeadamente para garantir a coerência entre os diversos dados constantes dos relatórios de ocorrências e os dados das ocorrências inicialmente transmitidos pelo autor da comunicação.
4. As bases de dados referidas no artigo 6.º, n.ºs 3 e 4, devem utilizar formatos normalizados de modo a facilitar o intercâmbio de informações e ser compatíveis com o *software* ECCAIRS e o sistema ADREP.
5. A Comissão deve desenvolver um sistema comum europeu de classificação de riscos para catalogar as ocorrências em termos de riscos para a segurança. Para tal, deve ter em conta a necessidade de compatibilização com os sistemas de classificação de riscos em vigor.
6. A Comissão deve poder adotar atos delegados, se necessário, em conformidade com o artigo 18.º, tendo em vista a definição do sistema comum europeu de classificação de riscos.
7. A Comissão deve, por meio de atos de execução, adotar as medidas de execução aplicáveis ao sistema comum europeu de classificação de riscos. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.

8. A Comissão deve apoiar as autoridades competentes dos Estados-Membros na sua tarefa de integração dos dados, nomeadamente, mas não exclusivamente, integração das informações mínimas referidas no n.º 1, classificação dos riscos das ocorrências referidas no n.º 2 e estabelecimento dos procedimentos de controlo da qualidade dos dados a que se refere o n.º 3. O apoio da Comissão, que deve ser disponibilizado, nomeadamente, sob a forma de material de orientação e de seminários, deve contribuir para a harmonização do processo de registo dos dados em todos os Estados-Membros.

Artigo 8.º

Repositório Central Europeu

1. A Comissão deve gerir um repositório central europeu destinado a armazenar todos os relatórios de ocorrências registadas na União.
2. Os Estados-Membros devem celebrar com a Comissão protocolos técnicos para a atualização do repositório central europeu por transferência de todas as informações relacionadas com a segurança contidas nas bases de dados nacionais a que se refere o artigo 6.º, n.º 4.
3. A AESA deve acordar com a Comissão os protocolos técnicos de transferência para o repositório central europeu de todos os dados dos relatórios de ocorrências recolhidos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹ e dos seus regulamentos de execução, bem como das informações recolhidas em aplicação do artigo 4.º, n.º 6, e do artigo 5.º, n.º 5.
4. A Comissão deve, por meio de atos de execução, adotar disposições para a gestão do repositório central europeu a que se refere o n.º 1. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 19.º, n.º 2.
5. A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados, se necessário, em conformidade com o artigo 18.º, de modo a atualizar as medidas relativas à integração no repositório central europeu dos dados a que se referem os n.ºs 2 e 3.

Artigo 9.º

Intercâmbio de informações

1. Os Estados-Membros e a AESA devem participar no intercâmbio de informações, colocando todas as informações relacionadas com a segurança armazenadas nas respetivas bases de dados à disposição das autoridades competentes dos outros Estados-Membros, da AESA e da Comissão, através do repositório central europeu. Os relatórios de ocorrências devem ser transferidos para o repositório central europeu no prazo de 30 dias a contar dos primeiros dados recolhidos sobre a ocorrência. Os

²¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

relatórios de ocorrências devem ser atualizados sempre que necessário com informações adicionais sobre segurança.

2. As informações sobre acidentes e incidentes graves devem ser igualmente transferidas para o repositório central europeu. Os dados factuais de base sobre os acidentes e incidentes graves devem ser transferidos enquanto estiver em curso a correspondente investigação. Uma vez concluída a investigação, devem ser acrescentadas todas as informações, incluindo, se disponível, uma síntese em inglês do relatório final.
3. Caso, durante a recolha de dados de ocorrências ou a armazenagem de relatórios de ocorrências, um Estado-Membro ou a AESA detetem problemas de segurança que considerem ser do interesse de outros Estados-Membros ou da AESA e que possam conduzir à adoção de medidas de segurança, esse Estado-Membro ou a AESA deve, logo que possível, transmitir todas as informações de segurança pertinentes às autoridades competentes dos outros Estados-Membros ou à AESA.

Artigo 10.º

Divulgação de informações

1. As entidades responsáveis pela regulação da segurança da aviação civil ou pela investigação de acidentes e incidentes de aviação civil no território da União devem ter acesso, em linha, às informações sobre ocorrências constantes do repositório central europeu.
2. As partes interessadas enumeradas no anexo III podem solicitar o acesso a determinadas informações contidas no repositório central europeu. As partes interessadas estabelecidas na União devem dirigir os seus pedidos de informação ao ponto de contacto do Estado-Membro onde estejam estabelecidas. As partes interessadas que não estejam estabelecidas na União devem dirigir os pedidos à Comissão.
3. Por razões de segurança, as partes interessadas não terão acesso direto ao repositório central europeu.

Artigo 11.º

Tratamento dos pedidos e decisões

1. Os pedidos devem ser apresentados utilizando os formulários aprovados pelo ponto de contacto. Os formulários devem incluir, pelo menos, os elementos constantes do anexo IV.
2. Ao receber um pedido, o ponto de contacto deve verificar se este provém de uma parte interessada e se tem competência para o apreciar.
3. Ao receber um pedido, o ponto de contacto deve avaliar, caso a caso, se o pedido se justifica e se é exequível. Os pontos de contacto podem fornecer informações às

partes interessadas, quer em formato papel quer recorrendo a meios de comunicação eletrónica seguros.

4. Se o pedido for aceite, o ponto de contacto deve determinar a quantidade e o nível de informações a fornecer. As informações devem limitar-se ao estritamente necessário para a finalidade do pedido, sem prejuízo do disposto nos artigos 15.º e 16.º. As informações não relacionadas com os equipamentos, as operações ou o ramo de atividade da parte interessada apenas devem ser transmitidas de forma agregada ou desidentificada. As informações que estejam sob a forma agregada podem ser fornecidas à parte interessada se esta apresentar uma justificação pormenorizada.
5. As partes interessadas enumeradas no anexo III, ponto b), só podem ter acesso a informações que digam respeito aos seus próprios equipamentos, operações ou ramo de atividade.
6. Ao receber um pedido de uma parte interessada enumerada no anexo III, ponto a), um ponto de contacto pode tomar uma decisão de caráter geral que consiste em transmitir informações regulares a essa parte interessada. A informação solicitada deve estar relacionada com o equipamento, as operações ou o ramo de atividade da parte interessada. Essa decisão de caráter geral não pode garantir o acesso a todos os conteúdos da base de dados, devendo contemplar apenas informações desidentificadas.
7. A parte interessada deve utilizar as informações recebidas apenas para os fins especificados no seu pedido, que devem ser compatíveis com o objetivo do presente regulamento, conforme definido no artigo 1.º. A parte interessada não deve divulgar as informações recebidas sem o consentimento escrito do fornecedor das mesmas e deve tomar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade adequada dessas informações.
8. A decisão de divulgar informações ao abrigo do presente artigo deve limitar-se ao estritamente necessário para a realização do objetivo do seu utilizador.
9. A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados, se necessário, em conformidade com o artigo 18.º, de modo a atualizar as regras sobre a divulgação de informações contidas no repositório central europeu, tendo em vista alargar ou restringir essa divulgação.

Artigo 12.º

Registo de pedidos e intercâmbio de informações

1. Os pontos de contacto devem manter um registo de todos os pedidos recebidos e das medidas adotadas. A Comissão deve ser informada de todos os pedidos recebidos e/ou das medidas adotadas.
2. A Comissão deve enviar a todos os pontos de contacto uma lista atualizada dos pedidos recebidos e das medidas adotadas, quer por si própria quer pelos vários pontos de contacto.

Artigo 13.º

Análise de ocorrências e acompanhamento a nível nacional

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem desenvolver um processo de análise dos dados de ocorrências recolhidos em conformidade com os artigos 4.º e 5.º, de modo a identificar os riscos para a segurança associados a essas ocorrências. Com base nessa análise, devem determinar as medidas preventivas ou corretivas eventualmente necessárias para reforçar a segurança.
2. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem, após terem identificado as medidas necessárias para corrigir deficiências reais ou potenciais do ponto de vista da segurança, implementar essas medidas em tempo útil e estabelecer um procedimento para monitorizar a aplicação e a eficácia das respostas dadas.
3. As organizações certificadas ou aprovadas pelos Estados-Membros devem, se necessário, no prazo de 30 dias, comunicar à autoridade competente do Estado-Membro referida no artigo 6.º, n.º 2, os resultados das análises efetuadas em conformidade com o n.º 1 e as medidas necessárias em conformidade com o n.º 2.
4. Os Estados-Membros devem definir um procedimento para a análise dos dados de ocorrências recolhidos em conformidade com os artigos 4.º e 5.º, de modo a identificar os riscos para a segurança associados a essas ocorrências. Com base nessa análise, devem determinar as medidas preventivas ou corretivas eventualmente necessárias para reforçar a segurança.
5. Após terem identificado as medidas necessárias para corrigir deficiências reais ou potenciais ao nível da segurança, os Estados-Membros devem implementar essas medidas em tempo útil e definir um procedimento para monitorizar a aplicação e a eficácia das respostas dadas.
6. Os Estados-Membros devem também monitorizar a aplicação e a eficácia das respostas das organizações nos termos do n.º 2. Se considerarem que as respostas não são adequadas para corrigir as deficiências reais ou potenciais do ponto de vista da segurança, devem garantir que sejam adotadas e aplicadas pela organização pertinente as medidas adicionais adequadas.
7. As informações relativas à análise e ao acompanhamento de ocorrências específicas, conforme mencionado no presente artigo, devem ser armazenadas no repositório central europeu, em tempo útil, e o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua introdução na base de dados nacional.
8. Os Estados-Membros devem usar as informações obtidas a partir da análise dos relatórios de ocorrências para decidir as medidas corretivas a tomar no âmbito do Programa de segurança do Estado.
9. Os Estados-Membros devem publicar, no mínimo uma vez por ano, um estudo sobre a segurança, contendo informações sobre o tipo de dados de ocorrências recolhidos através dos seus sistemas nacionais de comunicação, obrigatória e voluntária, para informar o grande público sobre o nível de segurança existente na aviação civil e as medidas tomadas para corrigir os problemas de segurança detetados neste contexto.

10. Os Estados-Membros podem igualmente publicar relatórios de ocorrências desidentificados.

Artigo 14.º

Análise de ocorrências e acompanhamento a nível da União Europeia

1. A Comissão, a AESA e as autoridades competentes dos Estados-Membros devem colaborar de forma regular no intercâmbio e na análise das informações constantes do repositório central europeu.
2. A colaboração deve inscrever-se no quadro de uma rede de analistas da segurança da aviação.
3. A AESA deve apoiar as atividades da rede de analistas da segurança da aviação, incluindo, nomeadamente, a prestação de assistência na preparação e organização das suas reuniões.
4. A rede de analistas da segurança da aviação deve contribuir para o reforço da segurança da aviação na União, designadamente realizando análises da segurança para apoiar o Programa europeu para a segurança da aviação e o Plano europeu para a segurança da aviação.
5. No relatório anual relativo à segurança referido no artigo 15.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a AESA deve incluir informações sobre os resultados da análise referida no n.º 1.

Artigo 15.º

Proteção e utilização adequada das informações

1. Os Estados-Membros e as organizações devem tomar as medidas necessárias para garantir a adequada confidencialidade dos dados de ocorrências recolhidos em conformidade com o disposto nos artigos 4.º, 5.º e 10.º.
2. Os dados sobre ocorrências apenas devem ser utilizados para os fins que justificam a sua recolha. Os Estados-Membros e as organizações não devem disponibilizar nem utilizar essas informações para fins que não sejam manter ou reforçar a segurança da aviação. Essas informações não devem ser utilizadas para imputar culpas ou responsabilidades.
3. A Comissão, a AESA e as autoridades competentes dos Estados-Membros, no cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do artigo 14.º, devem garantir a confidencialidade das informações contidas no repositório central europeu e limitar a sua utilização ao estritamente necessário para cumprirem as suas obrigações em matéria de segurança. Neste contexto, essas informações devem, nomeadamente, ser utilizadas para analisar as tendências em termos de segurança que possam estar na base de recomendações de segurança anónimas ou de diretrizes de aeronavegabilidade, sem imputar culpas ou responsabilidades.
4. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades competentes a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, e as autoridades responsáveis pela administração da justiça

cooperem entre si mediante a celebração de acordos prévios. Esses acordos prévios devem procurar assegurar o equilíbrio entre, por um lado, a necessidade de administrar corretamente a justiça e, por outro, de dispor continuamente de informações de segurança.

Artigo 16.º

Proteção das fontes de informação

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem assegurar que os dados pessoais, tais como nomes e endereços de particulares, só sejam disponibilizados às pessoas referidas no artigo 6.º, n.º 1. As informações desidentificadas devem ser divulgadas no âmbito da organização de forma adequada. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem tratar os dados pessoais exclusivamente na medida necessária para os fins do presente regulamento e sem prejuízo das legislações nacionais de transposição da Diretiva 95/46/CE.
2. Os Estados-Membros devem velar por que os dados pessoais, nomeadamente nomes e endereços de particulares, nunca sejam introduzidos na base de dados nacional mencionada no artigo 6.º, n.º 4. As informações desidentificadas devem ser colocadas à disposição de todas as partes interessadas de modo a permitir-lhes, nomeadamente, cumprir as obrigações que lhes incumbem no que respeita ao reforço da segurança da aviação. Os Estados-Membros devem tratar os dados pessoais exclusivamente na medida do necessário para os fins do presente regulamento e sem prejuízo das legislações nacionais de transposição da Diretiva 95/46/CE.
3. Os Estados-Membros devem abster-se de intentar ações no que respeita a infrações não premeditadas ou por inadvertência à legislação de que tomem conhecimento exclusivamente por lhes terem sido comunicadas em aplicação dos artigos 4.º e 5.º. Esta regra não se aplica aos casos de negligência grave.
4. Os trabalhadores que comunicam incidentes em conformidade com os artigos 4.º e 5.º não devem ser prejudicados pela entidade patronal com fundamento nas informações que tenham comunicado, salvo em caso de negligência grave.
5. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem adotar regras internas que descrevam a forma como os princípios da «cultura justa», em especial o princípio a que se refere o n.º 4, são garantidos e aplicados pelas mesmas.
6. Os Estados-Membros devem criar um organismo responsável pela aplicação do disposto no presente artigo. Os trabalhadores podem comunicar a esse organismo as infrações às regras definidas no presente artigo. Se for caso disso, o organismo designado deve propor ao seu Estado-Membro a adoção de medidas sancionatórias contra a entidade patronal, conforme referido no artigo 21.º.

Artigo 17.º

Atualização dos anexos

A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 18.º, no que diz respeito aos anexos do presente regulamento, de modo a adaptar esses anexos ao progresso técnico, a alinhá-los pela classificação ADREP aprovada a nível internacional, por outras legislações adotadas pela União e pelos acordos internacionais, a atualizar a lista de partes interessadas e o formulário de pedido de informação ao repositório central europeu e a garantir que o âmbito dos incidentes a comunicar ao abrigo do regime obrigatório continue a ser adequado.

Artigo 18.º

Exercício de delegação

1. Os poderes conferidos à Comissão para adotar atos delegados estão sujeitos às condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder para adotar atos delegados a que é feita referência no artigo 7.º, n.º 6, no artigo 8.º, n.º 5, no artigo 11.º, n.º 9, e no artigo 17.º é conferido à Comissão por um período indeterminado.
3. A delegação de poderes referida no artigo 7.º, n.º 6, no artigo 8.º, n.º 5, no artigo 11.º, n.º 9, e no artigo 17.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela indicada. Não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Quando adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 6, do artigo 8.º, n.º 5, do artigo 11.º, n.º 9, e do artigo 17.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não têm objeções a formular. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo pode ser prorrogado por dois meses.

Artigo 19.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité instituído ao abrigo do artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008. O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 20.º

Acesso aos documentos e proteção dos dados pessoais

1. Com exceção dos artigos 10.º e 11.º, que estabelecem regras de acesso mais rigorosas aos dados e informações contidos no repositório central europeu, o presente regulamento é aplicável sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1049/2001.
2. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo das legislações nacionais de transposição da Diretiva 95/46/CE e em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Artigo 21.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável às infrações ao presente regulamento. As sanções impostas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem informar a Comissão das sanções adotadas em aplicação do presente artigo.

Artigo 22.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 996/2010

É suprimido o artigo 19.º.

Artigo 23.º

Revogações

São revogados a Diretiva 2003/42/CE e os Regulamentos (CE) n.ºs 1321/2007 e 1330/2007 da Comissão.

Artigo 24.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 diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

ANEXO I: LISTA DE INCIDENTES A COMUNICAR EM CONFORMIDADE COM O SISTEMA DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA DE OCORRÊNCIAS

Parte A: Lista de incidentes relacionados com as operações, a manutenção, a reparação e o fabrico de aeronaves que devem ser comunicados

Nota 1: embora a presente parte mencione a maioria dos incidentes cuja comunicação é obrigatória, esta lista não pretende ser exaustiva. Deve igualmente ser comunicado qualquer outro incidente que, na opinião das pessoas envolvidas, satisfaça os critérios.

Nota 2: a presente parte não inclui os acidentes e incidentes graves, na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010. Para além dos restantes requisitos em matéria de notificação de acidentes e incidentes graves, na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010, os acidentes e incidentes graves devem igualmente ser comunicados através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências.

Nota 3: a presente parte contém exemplos de obrigações de comunicação em matéria de operações, manutenção, reparação e fabrico de aeronaves.

Nota 4: as ocorrências a comunicar são aquelas que colocaram ou poderiam ter colocado em perigo a segurança da operação ou que poderiam ter conduzido a uma situação de falta de segurança. Qualquer incidente que, na opinião do autor da comunicação, não colocou em perigo a segurança da operação mas pode constituir um risco se reproduzido em circunstâncias diferentes mas plausíveis, deve ser comunicado. A comunicação de um incidente pode ser considerada obrigatória para uma categoria de produtos, peças ou acessórios e não para outra e a ausência ou presença de um determinado fator, humano ou técnico, pode transformar um incidente num acidente ou num incidente grave.

Nota 5: as ocorrências a comunicar podem envolver aeronaves tripuladas bem como veículos aéreos pilotados à distância.

ÍNDICE

1: OPERAÇÕES DE VOO DE AERONAVE

2: FATORES TÉCNICOS RELATIVOS À AERONAVE

3: MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DA AERONAVE

4: SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA, INSTALAÇÕES E SERVIÇOS DE TERRA

1. OPERAÇÕES DE VOO DE AERONAVE

1.1. Operação da aeronave

(a) Manobras para evitar a colisão:

– risco de colisão com outra aeronave, terreno ou outro objeto ou situação de falta de segurança em que se imponha uma ação para evitar a colisão,

– manobra para evitar a colisão com outra aeronave, terreno ou outro objeto,

- manobra para evitar outras situações de falta de segurança;
- (b) Incidentes à descolagem ou aterragem, incluindo a aterragem de precaução ou forçada. Incidentes tais como a aterragem antes do início da pista e a ultrapassagem dos limites finais ou laterais da pista. Descolagens, descolagens abortadas, aterragens ou tentativas de aterragem em pista fechada, ocupada ou errada. Incursões na pista;
- (c) Incapacidade de obtenção do desempenho previsto durante a descolagem ou a subida inicial;
- (d) Nível crítico de combustível ou incapacidade de transferir combustível ou de utilizar a quantidade total de combustível utilizável;
- (e) Perda de controlo (incluindo parcial ou temporária) independentemente da causa;
- (f) Incidentes a velocidades próximas ou superiores a V1 que decorram de situações perigosas ou potencialmente perigosas ou que as provoquem (por exemplo, descolagem abortada, choque da cauda com a pista, perda de potência do motor, etc.);
- (g) Volta de pista que produza uma situação perigosa ou potencialmente perigosa;
- (h) Desvio significativo não intencional da velocidade, rota ou altitude pretendida (superior a 300 pés) independentemente da causa;
- (i) Descida abaixo da altura/altitude de decisão ou da altura/altitude de descida mínima sem a referência visual requerida;
- (j) Perda da noção de posição relativamente à posição real ou à de outra aeronave;
- (k) Rutura na comunicação entre a tripulação de voo (CRM) ou entre a tripulação de voo e terceiros (tripulação de cabina, controlo do tráfego aéreo, pessoal técnico);
- (l) Aterragem dura – aterragem que exija um «controlo pós-aterragem dura»;
- (m) Ultrapassagem dos limites de centragem do combustível;
- (n) Indicação incorreta de um código SSR ou da subescala de um altímetro;
- (o) Programação incorreta ou introdução errada de dados nos equipamentos utilizados para navegação ou cálculos de desempenho, ou utilização de dados incorretos;
- (p) Receção ou interpretação incorreta de mensagens radiotelefónicas;
- (q) Mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível com efeitos no fornecimento e/ou distribuição do combustível;
- (r) Saída não intencional de uma aeronave de uma superfície pavimentada;

- (s) Colisão entre uma aeronave e qualquer outra aeronave, veículo ou outro objeto no solo;
- (t) Acionamento involuntário e/ou incorreto de qualquer comando;
- (u) Incapacidade de obter a configuração pretendida da aeronave para qualquer fase do voo (por exemplo, trem de aterragem e portas, *flaps*, estabilizadores, *slats*, etc.);
- (v) Situação de perigo ou potencialmente perigosa resultante de qualquer simulação deliberada de condições de emergência para fins de treino, verificação de sistemas ou ensaio;
- (w) Vibração anormal;
- (x) Acionamento de qualquer sistema de aviso primário associado à manobra da aeronave, por exemplo aviso de configuração, de perda de sustentação (vibração do *manche*), de excesso de velocidade, etc., salvo se:
 - (1) A tripulação determinar, de forma conclusiva, que a indicação é falsa e na condição de o falso aviso não ocasionar uma dificuldade ou um perigo decorrente da reação da tripulação; ou
 - (2) O sistema tiver sido acionado para fins de treino ou de ensaio;
- (y) Aviso GPWS/TAWS, caso:
 - (1) A aeronave se aproxime do solo mais do que planeado ou previsto; ou
 - (2) O aviso surja em condições meteorológicas de voo por instrumentos ou durante a noite e se conclua que foi desencadeado por uma velocidade de descida elevada (modo 1); ou
 - (3) O aviso resulte da impossibilidade de descer o trem de aterragem ou os *flaps* de aterragem no ponto correto da aproximação (modo 4); ou
 - (4) Qualquer dificuldade ou perigo resulte ou possa ter resultado da reação da tripulação ao aviso, por exemplo eventual redução da distância em relação ao tráfego vizinho. Pode tratar-se de avisos de qualquer modo ou tipo, ou seja, avisos verdadeiros, perturbações ou falsos avisos;
- (z) Alerta GPWS/TAWS, quando qualquer dificuldade ou perigo resulte ou possa ter resultado da reação da tripulação ao alerta.
- (aa) ACAS RA.
- (bb) Incidentes com o sopro dos reatores ou do hélice que provoquem danos significativos ou ferimentos graves.

1.2. Emergências

- (a) Incêndio, explosão, fumo ou emanações tóxicas ou nocivas, odor anormal, mesmo quando o incêndio tenha sido extinto;

- (b) Utilização de qualquer procedimento não normalizado pela tripulação de voo ou de cabina para lidar com uma emergência quando:
 - (1) O procedimento existe mas não é utilizado;
 - (2) O procedimento não existe;
 - (3) O procedimento existe mas é incompleto ou inadequado;
 - (4) O procedimento é incorreto;
 - (5) É utilizado o procedimento incorreto;
- (c) Inadequação de quaisquer procedimentos de emergência, incluindo quando utilizados para fins de manutenção, treino ou ensaio;
- (d) Ocorrência que conduza a uma evacuação de emergência;
- (e) Despressurização;
- (f) Utilização de qualquer equipamento de emergência ou dos procedimentos previstos para situações de emergência a fim de lidar com uma situação específica;
- (g) Ocorrência que conduza a uma declaração de emergência («Mayday» ou «Panne»);
- (h) Avaria de qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo todas as portas de saída e a iluminação, mesmo quando seja utilizado para fins de manutenção, treino ou ensaio;
- (i) Ocorrências que exijam a utilização das reservas de oxigénio de emergência por qualquer membro da tripulação.

1.3. Incapacitação da tripulação

- (a) Incapacitação de qualquer membro da tripulação de voo, mesmo que ocorra antes da partida, caso se considere que poderia ter provocado uma incapacitação após a descolagem;
- (b) Incapacitação de qualquer membro da tripulação de cabina que o impeça de executar tarefas essenciais em situação de emergência.

1.4. Ferimentos

- (a) Incidentes que tenham provocado ou possam ter provocado ferimentos graves a passageiros ou à tripulação mas cuja comunicação como acidente não seja considerada obrigatória;
- (b) Grave problema de saúde que afete um membro da tripulação ou os passageiros.

1.5. Meteorologia

- (a) Queda de raio que provoque danos na aeronave ou falha ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial;
- (b) Queda de granizo que provoque danos na aeronave ou falha ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial;
- (c) Turbulência grave que provoque ferimentos aos ocupantes ou relativamente à qual se considere necessário um «controlo pós-turbulência» da aeronave;
- (d) Cisalhamento do vento;
- (e) Formação de gelo que provoque dificuldades de manobra, danos na aeronave ou falha ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial.

1.6. Segurança

- (a) Interferência ilegal na aeronave, incluindo ameaça de bomba ou sequestro da aeronave;
- (b) Dificuldades de controlar passageiros embriagados, violentos ou indisciplinados;
- (c) Descoberta de passageiro clandestino.

1.7. Outros incidentes

- (a) Recorrência de tipos específicos de incidentes cuja comunicação não seja considerada obrigatória quando se verificam isoladamente mas que, devido à sua frequência, constituam um risco potencial;
- (b) Colisão com uma ave que provoque danos na aeronave ou falha ou mau funcionamento de qualquer serviço essencial;
- (c) Turbulência de esteira;
- (d) Fadiga da tripulação que se considere ter colocado ou poder ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes a bordo ou em terra;
- (e) Outro incidente de qualquer tipo que se considere ter colocado ou poder ter colocado em perigo a aeronave ou os seus ocupantes a bordo ou em terra.

2. FATORES TÉCNICOS RELATIVOS À AERONAVE

2.1. Estrutura

Nem todas as avarias estruturais devem ser comunicadas. É necessário proceder a uma avaliação técnica para decidir se a avaria é suficientemente grave para ser comunicada. Podem ser considerados os exemplos seguintes:

- (a) Dano causado a um elemento estrutural principal (EEP) não qualificado como tolerante ao dano (elemento com tempo de vida útil limitado). Por EEP entendem-se aqueles elementos que contribuem de forma significativa para suportar cargas em voo, no solo e de pressurização e cuja avaria possa provocar uma avaria catastrófica da aeronave;
- (b) Defeito ou dano que ultrapasse os danos admissíveis de um EEP qualificado como tolerante ao dano;
- (c) Dano ou defeito de um elemento estrutural, que ultrapasse as tolerâncias admissíveis, cuja falha possa reduzir a rigidez estrutural a um tal ponto que os limites estabelecidos para instabilidades aeroelásticas oscilatórias (*flutter*), para divergências de sustentação (*divergence*) e para perda de efetividade dos comandos devido aos efeitos de deformações elásticas (*control reversal*) deixem de ser respeitados;
- (d) Dano ou defeito de um elemento estrutural que possa provocar a libertação de objetos suscetíveis de causar ferimentos a ocupantes da aeronave;
- (e) Dano ou defeito de um elemento estrutural que possa pôr em risco o correto funcionamento dos sistemas. Ver o ponto 2 abaixo;
- (f) Perda de qualquer parte da estrutura da aeronave em voo.

2.2. Sistemas

Propõem-se os seguintes critérios gerais aplicáveis a todos os sistemas:

- (a) Falha, mau funcionamento ou defeito significativo de qualquer sistema, subsistema ou conjunto de equipamentos quando se torne impossível cumprir de forma satisfatória os procedimentos operacionais normalizados, treinos, etc.;
- (b) Incapacidade de controlo do sistema pela tripulação, por exemplo:
 - (1) Ações não comandadas,
 - (2) Resposta incorreta e/ou incompleta, incluindo limitação de movimento ou rigidez,
 - (3) Ultrapassagem dos limites estabelecidos,
 - (4) Desconexão ou avaria mecânica;
- (c) Avaria ou mau funcionamento na(s) função(ões) exclusiva(s) do sistema (um sistema pode integrar várias funções);
- (d) Interferências nos sistemas ou entre sistemas;
- (e) Avaria ou mau funcionamento do dispositivo de proteção ou do sistema de emergência associado ao sistema;
- (f) Perda de redundância do sistema;

- (g) Incidentes provocados pelo comportamento imprevisto de um sistema;
- (h) Para tipos de aeronaves com sistemas principais, subsistemas ou conjuntos de equipamentos únicos: falha, mau funcionamento ou defeito significativo de um sistema principal, subsistema ou conjunto de equipamentos;
- (i) Para tipos de aeronaves com sistemas principais, subsistemas ou conjuntos de equipamentos múltiplos e independentes: falha, mau funcionamento ou defeito significativo de mais de um sistema principal, subsistema ou conjunto de equipamentos;
- (j) Funcionamento de qualquer sistema de aviso primário associado aos sistemas ou equipamentos da aeronave, salvo se a tripulação determinar, de forma conclusiva, que a indicação é falsa, na condição de o falso aviso não ocasionar uma dificuldade ou um perigo decorrente da reação da tripulação;
- (k) Fuga de fluidos hidráulicos, combustível, óleo ou outros fluidos que tenha ocasionado um risco de incêndio ou de contaminação perigosa da estrutura, dos sistemas ou do equipamento da aeronave, ou um risco para os ocupantes;
- (l) Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema indicador, quando destes possam resultar indicações enganosas para a tripulação;
- (m) Avaria, mau funcionamento ou defeito detetados numa fase crítica do voo e relevantes para o funcionamento do sistema;
- (n) Insuficiência significativa do desempenho real relativamente ao desempenho aprovado que tenha ocasionado uma situação perigosa (tendo em conta o grau de rigor do método de cálculo do desempenho), incluindo no que respeita à capacidade de travagem, ao consumo de combustível, etc.;
- (o) Assimetria dos comandos de voo, por exemplo *flaps*, *slats*, *spoilers*, etc.

O apêndice do presente anexo fornece uma lista de exemplos de incidentes cuja comunicação é obrigatória em resultado da aplicação destes critérios gerais a sistemas específicos.

2.3. Sistemas de propulsão (incluindo motores, hélices e sistemas de rotor) e unidades auxiliares de produção de energia (APU)

- (a) Falha total, corte ou mau funcionamento de um motor;
- (b) Velocidade excessiva ou incapacidade de controlar a velocidade de qualquer componente rotativo de grande velocidade (por exemplo: APU, arrancador pneumático, máquina de ciclo pneumático, motor de turbina a ar, hélice ou rotor);
- (c) Avaria ou mau funcionamento em qualquer parte do motor ou sistema de propulsão que provoque uma ou mais das situações seguintes:
 - (1) Não-confinamento de componentes/fragmentos;

- (2) Incêndio não controlado no interior ou exterior ou fuga de gás quente;
 - (3) Impulso numa direção diferente da comandada pelo piloto;
 - (4) Avaria ou acionamento involuntário do sistema de inversão do impulso;
 - (5) Incapacidade de controlar a potência, o impulso ou as rpm;
 - (6) Falha na estrutura de fixação do motor;
 - (7) Falha ou total de uma parte essencial do sistema de propulsão;
 - (8) Emanações visíveis densas ou concentrações de produtos tóxicos suficientes para incapacitar a tripulação ou os passageiros;
 - (9) Incapacidade de parar o motor através dos procedimentos normais;
 - (10) Incapacidade de fazer arrancar de novo um motor operacional;
- (d) Falha, alteração ou oscilação não comandadas do impulso/da potência, classificadas como falha de impulso ou de controlo da potência (LOTIC):
- (1) Em caso de aeronaves monomotor; ou
 - (2) Quando considerado excessivo para a situação concreta; ou
 - (3) Quando possa afetar mais de um motor numa aeronave plurimotor, especialmente no caso de aeronaves bimotor; ou
 - (4) Em caso de aeronaves plurimotor, quando é utilizado o mesmo tipo de motor ou um tipo de motor semelhante numa situação em que a ocorrência seria considerada perigosa ou crítica;
- (e) Qualquer defeito detetado numa peça com tempo de vida útil limitado que provoque a sua retirada antes do termo do seu tempo de vida útil;
- (f) Defeitos de origem comum que possam provocar uma taxa de paragem do motor em voo tão elevada que exista a possibilidade de paragem de mais de um motor durante o mesmo voo;
- (g) Avaria ou acionamento involuntário de um limitador do motor ou dispositivo de controlo;
- (h) Ultrapassagem dos parâmetros do motor;
- (i) Danos causados por fragmentos de objetos estranhos.

Hélices e transmissões

- (j) Avaria ou mau funcionamento de qualquer parte do hélice ou do sistema de propulsão que possa provocar um ou vários dos problemas seguintes:
- (1) Velocidade excessiva do hélice;

- (2) Desenvolvimento de resistência excessiva;
- (3) Impulso na direção oposta à comandada pelo piloto;
- (4) Separação do hélice ou de uma parte importante do hélice;
- (5) Desequilíbrio excessivo;
- (6) Movimento involuntário das pás do hélice, inferior ao valor mínimo fixado para a posição de passo fino em voo;
- (7) Incapacidade de colocar o hélice em bandeira;
- (8) Incapacidade de alterar o passo do hélice;
- (9) Alteração não comandada do passo do hélice;
- (10) Flutuação não controlável do binário ou da velocidade;
- (11) Separação de peças de baixa energia.

Rotores e transmissões

- (k) Dano ou defeito da caixa de velocidades/fixação do rotor principal que possa provocar a separação em voo do conjunto do rotor e/ou o mau funcionamento do controlo do rotor;
- (l) Dano dos sistemas do rotor de cauda, da transmissão e dos sistemas equivalentes.

APU

- (m) Paragem ou avaria quando a APU tenha de estar disponível por força dos requisitos operacionais, por exemplo ETOPS, MEL;
- (n) Incapacidade de parar a APU;
- (o) Velocidade excessiva;
- (p) Incapacidade de fazer arrancar a APU quando necessário por motivos operacionais.

2.4. Fatores humanos

Qualquer incidente no contexto do qual uma característica ou inadaptação na conceção da aeronave possa ter ocasionado um erro de utilização suscetível de ter um efeito perigoso ou catastrófico.

2.5. Outros incidentes

- (a) Qualquer incidente no contexto do qual uma característica ou inadaptação na conceção da aeronave possa ter levado a um erro de utilização suscetível de ter um efeito perigoso ou catastrófico;

- (b) Incidente cuja comunicação não é normalmente considerada obrigatória (por exemplo, mobiliário e equipamento de cabina, sistemas hidráulicos), quando as circunstâncias colocaram em perigo a aeronave ou os seus ocupantes;
- (c) Incêndio, explosão, fumo ou emanações tóxicas ou nocivas;
- (d) Qualquer outra ocorrência que possa colocar em perigo a aeronave ou afetar a segurança dos seus ocupantes, bem como de pessoas ou bens na proximidade da aeronave ou no solo;
- (e) Avaria ou defeito do sistema de comunicações aos passageiros que provoque a perda destas ou que as torne inaudíveis;
- (f) Avaria dos comandos de ajuste do assento do piloto durante o voo.

3. MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DA AERONAVE

- (a) Montagem incorreta de peças ou componentes da aeronave detetada durante uma inspeção ou procedimento de ensaio não destinado a essa finalidade específica;
- (b) Fuga no sistema de purga de ar quente que provoque um dano estrutural;
- (c) Qualquer defeito detetado numa peça com tempo de vida útil limitado que provoque a sua retirada antes do termo do seu tempo de vida útil;
- (d) Qualquer dano ou deterioração (por exemplo, fraturas, fendas, corrosão, laminação, descolamento, etc.), independentemente das suas causas (por exemplo, vibração, perda de rigidez ou avaria estrutural):
 - (1) Numa estrutura primária ou EEP (tal como definidos no manual de reparações do construtor), quando tal dano ou deterioração exceder os limites admissíveis especificados no manual de reparações e exigir a reparação ou a substituição completa ou parcial;
 - (2) Numa estrutura secundária que tenha colocado ou possa ter colocado em perigo a aeronave;
 - (3) No motor, hélice ou sistema de rotor de helicóptero;
- (e) Avaria, mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema ou equipamento ou dano ou deterioração deste detetado no seguimento da verificação da conformidade com uma diretiva de aeronavegabilidade ou com outras instruções obrigatórias de uma autoridade reguladora, quando:
 - (1) For detetado pela primeira vez pela organização responsável pela garantia da conformidade;
 - (2) Em qualquer verificação posterior, o sistema ou equipamento exceder os limites admissíveis especificados nas instruções e/ou os procedimentos de reparação/retificação publicados não se encontrarem disponíveis;

- (f) Avaria de qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo todas as portas de saída e a iluminação, mesmo quando seja utilizado para fins de manutenção ou ensaio.
- (g) Não-conformidade ou erros graves de conformidade com os procedimentos de manutenção previstos;
- (h) Produtos, peças, acessórios e materiais de origem desconhecida ou suspeita;
- (i) Dados ou procedimentos de manutenção enganosos, incorretos ou insuficientes que possam induzir em erros de manutenção;
- (j) Avaria, mau funcionamento ou defeito de equipamentos de terra utilizados para ensaio ou verificação dos sistemas e equipamentos das aeronaves, quando as inspeções de rotina e os procedimentos de ensaio previstos não identificarem claramente o problema e este provocar uma situação perigosa.

4. SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA, INSTALAÇÕES E SERVIÇOS DE TERRA

4.1. Serviços de navegação aérea

Ver, no anexo IB, a lista de incidentes relacionados com os serviços de navegação aérea cuja comunicação é obrigatória.

4.2. Aeródromos e instalações dos aeródromos

- (a) Interrupção da radiocomunicação entre o pessoal de terra e o serviço de tráfego aéreo;
- (b) Avaria do sistema de alarme do quartel de bombeiros;
- (c) Indisponibilidade de serviços de salvamento e de combate a incêndio conformes com os requisitos;
- (d) Mudança significativa nas condições de exploração do aeródromo que possa conduzir a situações perigosas e que não tenha sido comunicada ao serviço de tráfego aéreo.

4.3. Assistência a passageiros, bagagem e carga

- (a) Contaminação significativa da estrutura, dos sistemas ou do equipamento da aeronave resultante do transporte da bagagem ou carga;
- (b) Distribuição incorreta de passageiros, bagagem ou carga que possa ter efeitos significativos na massa e/ou na centragem da aeronave;
- (c) Acondicionamento incorreto da bagagem ou carga (incluindo bagagem de mão) que possa, por qualquer razão, colocar em perigo a aeronave, o seu equipamento ou ocupantes ou impedir a evacuação de emergência;

- (d) Acondicionamento incorreto dos contentores de carga ou de outros elementos substanciais da carga;
- (e) Transporte ou tentativa de transporte de mercadorias perigosas em violação da regulamentação aplicável, incluindo rotulagem e embalagem incorretas de mercadorias perigosas.

4.4. Assistência em escala e manutenção das aeronaves

- (a) Derramamento significativo durante as operações de abastecimento de combustível;
- (b) Carregamento de quantidades incorretas de combustível que possam influenciar de forma significativa a resistência, o desempenho, a centragem ou a robustez estrutural da aeronave;
- (c) Avaria, mau funcionamento ou defeito dos equipamentos de terra utilizados para ensaio ou verificação dos sistemas e equipamentos das aeronaves, quando as inspeções de rotina e os procedimentos de ensaio previstos não identificarem claramente o problema e este provocar uma situação perigosa.
- (d) Não-conformidade ou erros graves de conformidade com os procedimentos de manutenção previstos.
- (e) Abastecimento de combustível ou de outros fluidos essenciais contaminados ou do tipo incorreto (incluindo oxigénio e água potável).

Apêndice do ANEXO I, parte A

Nos pontos seguintes são apresentados exemplos de incidentes cuja comunicação é obrigatória por força da aplicação dos critérios gerais aos sistemas específicos enumerados no anexo I, parte A, ponto 2.2.

1. Ar condicionado/ventilação
 - (a) Falha total do sistema de arrefecimento aviónico;
 - (b) Despressurização.
2. Sistema de piloto automático
 - (a) Avaria no sistema de piloto automático que o impossibilita de, quando acionado, realizar a operação pretendida;
 - (b) Dificuldade significativa de controlo da aeronave comunicada pela tripulação e relacionada com o funcionamento do sistema de piloto automático;
 - (c) Avaria em qualquer dispositivo destinado a desligar o sistema de piloto automático;
 - (d) Alteração não comandada do modo de piloto automático.
3. Comunicações
 - (a) Avaria ou defeito do sistema de comunicações aos passageiros que provoque a perda destas ou que as torne inaudíveis;
 - (b) Falha total das comunicações durante o voo.
4. Sistema elétrico
 - (a) Falha de um sistema de distribuição de energia elétrica (AC/DC);
 - (b) Falha total ou falha de mais de um sistema de produção de energia elétrica;
 - (c) Avaria do sistema de produção de energia elétrica de reserva (emergência).
5. Cabina de pilotagem/cabina/carga
 - (a) Avaria dos comandos de ajuste do assento do piloto durante o voo;
 - (b) Avaria de qualquer sistema ou equipamento de emergência, incluindo sistema de sinalização da evacuação de emergência, todas as portas de saída;
 - (c) Iluminação de emergência, etc.;
 - (d) Falha da capacidade de retenção do sistema de carregamento da carga.
6. Sistema de proteção contra incêndio

- (a) Avisos de incêndio, salvo os que forem imediatamente confirmados como falsos;
- (b) Avaria ou defeito não detetado do sistema de deteção/proteção contra incêndio/fumo que possa conduzir à falha ou redução da capacidade de deteção/proteção contra incêndio;
- (c) Ausência de aviso em caso de incêndio real ou fumo.

7. Comandos de voo

- (a) Assimetria dos *flaps*, *slats*, *spoilers*, etc.;
- (b) Limitação do movimento, rigidez, insuficiência ou resposta lenta na operação dos sistemas de comando de voo primários ou dos sistemas associados de compensação e de bloqueio;
- (c) Ultrapassagem dos limites da amplitude de movimento das superfícies de comando de voo;
- (d) Vibração das superfícies de comando de voo sentida pela tripulação;
- (e) Desconexão ou avaria mecânica dos comandos de voo;
- (f) Interferência significativa com o controlo normal da aeronave ou degradação das qualidades de voo.

8. Sistema de combustível

- (a) Avaria no sistema indicador da quantidade de combustível que provoca a falha total de indicação ou a indicação errada da quantidade de combustível a bordo;
- (b) Fuga de combustível que provocou uma perda significativa, um risco de incêndio ou uma contaminação significativa;
- (c) Mau funcionamento ou defeito do sistema de largada do combustível que provocou a perda involuntária de quantidades significativas, risco de incêndio, contaminação perigosa dos equipamentos da aeronave ou impossibilidade de largada do combustível;
- (d) Mau funcionamento ou defeito do sistema de combustível que teve um efeito significativo no abastecimento e/ou distribuição do combustível;
- (e) Incapacidade de transferir ou utilizar a quantidade total de combustível utilizável.

9. Sistema hidráulico

- (a) Falha de um sistema hidráulico (apenas ETOPS);
- (b) Avaria do sistema de isolamento;
- (c) Falha de mais de um circuito hidráulico;

- (d) Avaria no sistema hidráulico de reserva;
 - (e) Extensão involuntária da turbina a ar de impacto.
10. Sistema de deteção/proteção em caso de gelo
- (a) Falha ou redução não detetada do desempenho do sistema antigelo/de degelo;
 - (b) Falha de mais de um sistema de aquecimento a sonda;
 - (c) Incapacidade de obter um degelo simétrico das asas;
 - (d) Acumulação de gelo anormal provocando efeitos significativos no desempenho ou na qualidade da assistência;
 - (e) Visibilidade da tripulação significativamente afetada.
11. Sistemas indicadores/de aviso/de registo
- (a) Mau funcionamento ou defeito de qualquer sistema indicador, quando a possibilidade de dar indicações fortemente enganosas à tripulação possa provocar uma ação inadequada desta num sistema essencial;
 - (b) Falha de uma função de alerta vermelho num sistema;
 - (c) Em caso de painel de instrumentos eletrónicos: falha ou mau funcionamento em mais de um visor ou computador implicados na função de visualização/aviso.
12. Sistema de trem de aterragem/travões/pneus
- (a) Fogo nos travões;
 - (b) Perda significativa da capacidade de travagem;
 - (c) Travagem assimétrica que provoque um desvio significativo da trajetória;
 - (d) Avaria no sistema de extensão por gravidade do trem de aterragem (incluindo durante os ensaios de rotina);
 - (e) Extensão/recolha involuntária do trem de aterragem e respetivas portas;
 - (f) Rebentamento múltiplo de pneus.
13. Sistemas de navegação (incluindo sistemas de aproximação de precisão) e sistemas de informação aérea
- (a) Falha total ou avarias múltiplas nos equipamentos de navegação;
 - (b) Avarias totais ou múltiplas no equipamento do sistema de informação aérea;
 - (c) Indicações fortemente enganosas;

- (d) Erros de navegação graves atribuídos a dados incorretos ou a erros de codificação da base de dados;
- (e) Desvios inesperados na trajetória lateral ou vertical não comandados pelo piloto;
- (f) Problemas com as instalações de navegação terrestres que provoquem erros de navegação graves, não associados com transições do modo de navegação por inércia para o modo de radionavegação.

14. Oxigénio para aeronaves pressurizadas

- (a) Falha do abastecimento de oxigénio na cabina de pilotagem;
- (b) Falha do abastecimento de oxigénio para um número significativo de passageiros (mais de 10 %), incluindo quando detetada durante operações de manutenção, treino ou ensaio.

15. Sistema de purga de ar

- (a) Fuga de ar quente de purga que acione o aviso de incêndio ou provoque danos estruturais;
- (b) Falha de todos os sistemas de purga de ar;
- (c) Avaria no sistema de deteção de fugas de ar de purga.

Parte B: Lista de serviços de navegação aérea relacionados com incidentes que devem ser comunicados

Nota 1: embora a presente parte mencione a maioria dos incidentes cuja comunicação é obrigatória, esta lista não pretende ser exaustiva. Devem igualmente ser comunicados quaisquer outros incidentes que, na opinião das pessoas envolvidas, satisfaçam os critérios.

Nota 2: a presente parte não inclui acidentes e incidentes graves, na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010. Para além dos restantes requisitos em matéria de notificação de acidentes e incidentes graves, na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010, os acidentes e incidentes graves devem igualmente ser comunicados através dos sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências.

Nota 3: a presente parte inclui os incidentes relacionados com os serviços de navegação aérea que constituem uma ameaça real ou potencial para a segurança do voo, ou que podem comprometer a prestação de tais serviços em condições de segurança.

Nota 4: o conteúdo da presente parte não exclui a comunicação de qualquer incidente, situação ou condição que possa constituir um risco para a segurança da aeronave se reproduzido em circunstâncias diferentes mas plausíveis, ou se não for corrigido.

- (1) Incidentes de quase-colisão (incluindo as situações específicas em que é considerada insuficiente a distância entre uma aeronave e outra aeronave/o solo/um veículo/uma pessoa ou um objeto):
 - (a) Incumprimento das distâncias mínimas de separação;
 - (b) Separação inadequada;
 - (c) Quase-colisão com o solo em voo controlado (quase-CFIT);
 - (d) Incursão na pista com necessidade de manobra para evitar uma colisão.
- (2) Risco de colisão ou quase-colisão (incluindo as situações específicas suscetíveis de provocar um acidente ou uma quase-colisão, se outra aeronave se encontrar na proximidade):
 - (a) Incursão na pista sem necessidade de manobra para evitar uma colisão;
 - (b) Saída de pista;
 - (c) Incumprimento por uma aeronave de uma autorização do controlo do tráfego aéreo;
 - (d) Incumprimento por uma aeronave do regulamento de gestão do tráfego aéreo aplicável:
 - (1) Incumprimento por uma aeronave dos procedimentos de gestão do tráfego aéreo publicados aplicáveis;
 - (2) Violação do espaço aéreo;

- (3) Incumprimento das disposições relativas ao transporte e às operações dos equipamentos aeronáuticos relacionados com a gestão do tráfego aéreo, conforme previsto no(s) regulamento(s) aplicável(eis).
- (3) Incidentes especificamente relacionados com a gestão do tráfego aéreo (incluindo as situações em que é afetada a capacidade de assegurar serviços de gestão do tráfego aéreo seguros, nomeadamente aquelas em que a exploração segura da aeronave não foi comprometida por mero acaso).

Esta definição abrange os incidentes seguintes:

- (a) Incapacidade de assegurar serviços de gestão do tráfego aéreo:
 - (1) Incapacidade de assegurar serviços de tráfego aéreo;
 - (2) Incapacidade de assegurar serviços de gestão do espaço aéreo;
 - (3) Incapacidade de assegurar serviços de gestão do fluxo de tráfego aéreo;
- (b) Avaria da função comunicação;
- (c) Avaria da função vigilância;
- (d) Avaria da função tratamento e distribuição de dados;
- (e) Avaria da função navegação;
- (f) Segurança do sistema de gestão do tráfego aéreo.

Apêndice do anexo I, parte B

Nos pontos seguintes são apresentados exemplos de incidentes relacionados com a gestão do tráfego aéreo cuja comunicação é obrigatória por força da aplicação dos critérios gerais enumerados no anexo I, parte B, ponto 3, às operações das aeronaves.

1. Prestação de informações largamente incorretas, inadequadas ou enganosas provenientes de qualquer fonte em terra, por exemplo serviço de tráfego aéreo (ATS), serviço automático de informação de terminal (ATIS), serviços meteorológicos, bases de dados de navegação, cartas, gráficos, serviço de informação aeronáutica (AIS), manuais, etc.;
2. Autorização de distância do terreno inferior à prescrita;
3. Indicação de dados de referência de pressão incorretos (ou seja, regulação do altímetro);
4. Erro de transmissão, receção ou interpretação de mensagens importantes, quando tal der origem a uma situação perigosa;
5. Incumprimento das distâncias mínimas de separação;
6. Violação do espaço aéreo;
7. Transmissão ilícita de radiocomunicações;
8. Avaria nos sistemas dos serviços de navegação aérea terrestres ou por satélite;
9. Avaria grave do sistema de controlo do tráfego aéreo/de gestão do tráfego aéreo ou deterioração significativa das infraestruturas do aeródromo;
10. Obstrução das áreas de movimentação de um aeródromo e/ou ajudas à navegação por aeronaves, veículos, animais ou objetos estranhos, provocando uma situação perigosa ou potencialmente perigosa;
11. Erros de sinalização ou má sinalização de qualquer obstrução ou perigo nas áreas de movimentação de um aeródromo, provocando uma situação perigosa;
12. Avaria, mau funcionamento importante ou indisponibilidade da iluminação do aeródromo.

ANEXO II: LISTA DE PRAZOS E REQUISITOS APLICÁVEIS AO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO OBRIGATÓRIA DE OCORRÊNCIAS

1. PRAZO DE COMUNICAÇÃO

1.1. Regra geral

O prazo-limite de comunicação de uma ocorrência nos termos do disposto no artigo 4.º é de 72 horas.

1.2. Casos específicos

- (a) Em caso de «quase-colisão com qualquer aparelho voador; procedimentos de tráfego aéreo incorretos ou incumprimento dos procedimentos aplicáveis por parte dos serviços de tráfego aéreo ou da tripulação de voo; falha dos serviços de tráfego aéreo», nos termos do Regulamento (CE) n.º 859/2008²² (OPS-UE 1.420, ponto d) 1), a comunicação deve ser apresentada sem demora.
- (b) Em caso de risco relacionado com aves, nos termos do Regulamento (CE) n.º 859/2008 (OPS-UE 1.420, ponto d) 3), a comunicação deve ser apresentada sem demora.
- (c) Em caso de colisão com aves que provoque danos importantes na aeronave ou perda ou mau funcionamento de qualquer sistema essencial, nos termos do Regulamento (CE) n.º 859/2008 (OPS-UE 1.420, ponto d) 3), a comunicação deve ser apresentada após a aterragem.
- (d) Em caso de atos de interferência ilegal a bordo de uma aeronave, nos termos do Regulamento (CE) n.º 859/2008 (OPS-UE 1.420, ponto d) 5), a comunicação deve ser apresentada logo que possível.
- (e) Em caso de situações de risco potenciais, designadamente irregularidade dos serviços de terra ou do equipamento de navegação, fenómeno meteorológico ou nuvem de cinzas vulcânicas durante o voo, nos termos do Regulamento (CE) n.º 859/2008 (OPS-UE 1.420, ponto d) 6), a comunicação deve ser apresentada logo que possível.

2. CAMPOS DE DADOS OBRIGATÓRIOS

2.1. Campos de dados comuns

Cada relatório de ocorrência recebida nos termos dos artigos 4.º e 5.º deve conter, no mínimo, as informações seguintes:

- (1) Título
 - Título

²² Regulamento (CE) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de agosto de 2008, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil; *JO L 254 de 20.9.2008, p. 1.*

- (2) Informações para arquivo
- Entidade responsável
 - Número do dossiê
 - Estatuto da ocorrência

(3) Quando

- Data local
- Hora local
- Data UTC
- Hora UTC

(Caso seja apenas selecionada uma data/hora, deve sê-lo em UTC)

(4) Onde

- Estado/zona da ocorrência
- Local da ocorrência

(5) Classificação

- Classe da ocorrência
- Categoria da ocorrência

(6) Gravidade

- Danos mais graves
- Nível dos ferimentos
- Danos a terceiros – (campo recomendado - nem sempre pertinente)
- Danos ao aeródromo – (campo recomendado - nem sempre pertinente)

(7) Relação com a gestão do tráfego aéreo (quando pertinente)

- Contribuição da gestão do tráfego aéreo

(8) Condições meteorológicas (quando pertinente)

- Pertinência das condições meteorológicas

Em caso afirmativo:

- Condições meteorológicas

- Condições de luz
 - Velocidade do vento
 - Visibilidade
 - Temperatura do ar
- (9) Descrição
- Língua da descrição
 - Descrição
- (10) Ocorrências
- Tipo de ocorrência
 - Fase da ocorrência
- (11) Classificação do risco

2.2. Campos de dados específicos

Caso uma aeronave esteja envolvida na ocorrência, devem ser prestadas as informações seguintes:

- (1) Identificação da aeronave
- Estado de matrícula
 - Marca/modelo/série
 - Número de série da aeronave
 - Matrícula da aeronave
- (2) Operação da aeronave
- Operador
 - Tipo de operador
- (3) Descrição da aeronave
- Categoria de aeronave
 - Tipo de propulsão
 - Número de motores
 - Grupo de massa

(4) Historial do voo

- Último ponto de partida
- Destino previsto
- Fase de voo
- Ocorrência no solo
- Tipo de aterragem (campo recomendado - nem sempre pertinente)
- Local da aterragem (campo recomendado - nem sempre pertinente)

(5) Serviço de tráfego aéreo

- Regras de voo aplicáveis
- Tipo de tráfego em curso

ANEXO III: LISTA DAS PARTES INTERESSADAS

(a) Lista das partes interessadas que podem receber informações com base em decisões tomadas caso a caso, nos termos do artigo 11.º, n.º 4, ou com base numa decisão geral, nos termos do artigo 11.º, n.º 6

1. *Fabricantes*: conceptores e fabricantes de aeronaves, motores, hélices e peças e acessórios de aeronaves; conceptores e fabricantes de sistemas e componentes de gestão do tráfego aéreo; conceptores e fabricantes de sistemas e componentes para serviços de navegação aérea; conceptores e fabricantes de sistemas e equipamentos utilizados em aeródromos (lado ar)
2. *Manutenção*: organizações que se ocupam da manutenção ou vistoria de aeronaves, motores, hélices e peças e acessórios de aeronaves; da instalação, modificação, manutenção, reparação, vistoria, verificação em voo ou inspeção de serviços de navegação aérea; ou da manutenção ou revisão de sistemas, componentes e equipamentos de aeródromos (lado ar)
3. *Operadores*: companhias aéreas e operadores de aeronaves e respetivas associações; operadores de aeródromos e respetivas associações
4. Fornecedores de serviços de navegação aérea e fornecedores de funções específicas de gestão do tráfego aéreo
5. *Fornecedores de serviços em aeródromos*: organizações responsáveis pela assistência em escala a aeronaves, incluindo o abastecimento de combustível, a manutenção, a preparação da folha de carga, o carregamento, o degelo e o reboque no aeródromo, bem como operações de salvamento e combate a incêndios, ou outros serviços de emergência
6. Organismos de formação no domínio da aviação
7. *Organizações de países terceiros*: autoridades aeronáuticas nacionais e autoridades responsáveis pela investigação de acidentes de países terceiros
8. Organizações internacionais de aviação
9. *Investigação*: laboratórios, centros ou entidades de investigação, públicos ou privados; ou universidades que efetuam investigação ou estudos sobre segurança aérea

(b) Lista das partes interessadas que podem receber informações com base em decisões tomadas caso a caso, nos termos do artigo 11.º, n.ºs 4 e 5

1. *Pilotos* (a título pessoal)
2. *Controladores de tráfego aéreo* (a título pessoal) e outro pessoal de gestão do tráfego aéreo/serviços de navegação aérea que desempenhe tarefas no domínio da segurança
3. Engenheiros/técnicos/pessoal responsável pelos sistemas eletrónicos de segurança do tráfego aéreo/gestores de transporte aéreo (ou de aeródromos) (a título pessoal)

4. Organizações profissionais representativas do pessoal que desempenha tarefas no domínio da segurança

**ANEXO IV: PEDIDO DE INFORMAÇÕES AO REPOSITÓRIO CENTRAL
EUROPEU**

1. Nome:

Função/cargo:

Sociedade:

Endereço:

Tel.:

Correio eletrónico:

Data:

Tipo de atividade:

Categoria de parte interessada a que pertence (ver anexo III do Regulamento (UE) n.º .../... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil):

2. **Informações solicitadas** (o pedido deve ser o mais específico possível, indicando a data/o período que interessa):

--

3. Motivo do pedido:

--

4. Explicar o fim a que se destinam as informações:

--

5. Data para que são solicitadas as informações:

6. O formulário preenchido deve ser enviado, por correio eletrónico, para: (ponto de contacto)

7. Acesso às informações:

O ponto de contacto não é obrigado a disponibilizar as informações solicitadas. Pode fazê-lo apenas se tiver a certeza de que o pedido é compatível com o Regulamento (UE) n.º .../... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil. O requerente e a respetiva organização comprometem-se a limitar a utilização das informações ao fim previsto no ponto 4. Recorde-se igualmente que as informações prestadas com base no presente pedido são disponibilizadas exclusivamente para efeitos de segurança aérea, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º .../..., e não para outros fins,

nomeadamente o apuramento de culpas, a determinação de responsabilidade ou fins comerciais.

O requerente não pode divulgar informações que lhe tenham sido prestadas sem a autorização escrita da pessoa que lhas prestou.

O incumprimento das exigências supracitadas pode implicar a recusa de acesso a outras informações contidas no Repositório Central Europeu e, se for caso disso, a aplicação de sanções.

8. Data, local e assinatura:

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2033/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

1.2. Domínio de intervenção abrangido segundo a estrutura ABM/ABB²³

0602: Transportes terrestres, aéreos e marítimos

1.3. Natureza da proposta

A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação**

A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória**²⁴

A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**

A proposta/iniciativa refere-se a **uma ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivos

1.4.1. *Objectivo(s) estratégico(s) plurianual(ais) da Comissão visado(s) pela proposta*

«Promover a segurança operacional e não operacional dos transportes» (objetivo específico n.º 2 dos transportes terrestres, aéreos e marítimos, plano de gestão 2012 da DG MOVE).

O objetivo das políticas da DG MOVE é oferecer serviços de transporte competitivos, sustentáveis e seguros aos cidadãos e às empresas da Europa. O setor dos transportes é um elemento fundamental da estratégia Europa 2020 da Comissão.

Em conformidade com o objetivo geral que consiste em oferecer aos cidadãos e às empresas da Europa serviços de transporte competitivos que favoreçam o crescimento e o emprego, a proposta de regulamento relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil no âmbito da atividade ABB «Transportes terrestres, aéreos e marítimos» contribui diretamente para a consecução do objetivo específico que consiste em promover a segurança operacional e não operacional dos transportes.

²³ ABM: *Activity Based Management* (gestão por atividades) – ABB: *Activity Based Budgeting* (orçamentação por atividades).

²⁴ Referidos no artigo 49.º, n.º 6, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.2. *Objetivo específico e atividade ABM/ABB em causa*

Objetivo específico

Reforçar e formalizar as ações relacionadas com a comunicação de ocorrências a nível da União e, designadamente, a análise das informações relativas à segurança contidas no Repositório Central Europeu, a fim de determinar, nomeadamente, as principais áreas de risco na União.

A Agência Europeia para a Segurança da Aviação coordenará as atividades.

Atividade ABM/ABB em causa

Capítulo 0602: Transportes terrestres, aéreos e marítimos

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

A análise dos dados contidos no Repositório Central Europeu a nível da União e a formalização da rede de analistas teriam as vantagens seguintes:

- identificação de eventuais problemas relacionados com a segurança da aviação e das principais áreas de risco a nível da União;
- concentração dos esforços da União Europeia numa perspetiva orientada para os dados;
- apoio ao Programa Europeu para a Segurança da Aviação (EASP) e ao Plano Europeu para a Segurança da Aviação (EASp);
- apoio aos Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações, nomeadamente concedendo-lhes acesso a um conjunto de dados mais vasto.

1.4.4. *Indicadores de resultados e de impacto*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa

Não aplicável

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo*

Contribuir para alcançar um nível mais elevado de segurança da aviação civil.

1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

A ação da UE coordena e completa as ações dos Estados-Membros.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

Não aplicável

1.5.4. *Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes*

Não aplicável

1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro

(Proposta/iniciativa de **duração limitada**

– Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA

– Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA

Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

– Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA e AAAA,

– seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)²⁵

Gestão centralizada direta por parte da Comissão

Gestão centralizada indireta por delegação de funções de execução:

– nas agências de execução

– nos organismos criados pelas Comunidades²⁶ (Agência Europeia para a Segurança da Aviação)

– nos organismos públicos nacionais/organismos com missão de serviço público

– nas pessoas encarregadas da execução de ações específicas por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente na aceção do artigo 49.º do Regulamento Financeiro

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão descentralizada com países terceiros

Gestão conjunta com organizações internacionais (**especificar**)

Se for indicada mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».

Observações:

²⁵ As notas explicativas sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁶ Referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro.

A consecução do objetivo específico n.º 1 exigirá, nomeadamente, recursos humanos suplementares para a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, estimados em 2 pessoas (300 000 EUR por ano, dos quais 2 x 130 000 EUR por conta da rubrica orçamental «despesas de pessoal» e 2 x 20 000 EUR por conta da rubrica orçamental «despesas de infraestrutura e de exploração»). Um orçamento «missões» suplementar de 40 000 EUR servirá para apoiar os Estados-Membros *in loco* e 25 000 EUR serão utilizados para promover atividades de apoio, designadamente grupos de trabalho e seminários em toda a Europa.

Consequentemente, os custos orçamentais suplementares totais estimados para a AESA ascendem a 365 000 EUR, sendo inteiramente cobertos por uma reafetação dos recursos existentes da Agência.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições

O trabalho da AESA é acompanhado e avaliado no relatório geral anual (relativo ao ano anterior) e no programa de trabalho (para o ano seguinte). Estes dois documentos são aprovados pelo Conselho de Administração da Agência e transmitidos ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão, ao Tribunal de Contas e aos Estados-Membros.

De cinco em cinco anos, é realizada uma avaliação externa independente para analisar em que medida a AESA cumpre as suas atribuições e avaliar o impacto das regras comuns e do trabalho da Agência no nível geral de segurança da aviação.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. Risco(s) identificado(s)

Não aplicável

2.2.2. Meio(s) de controlo previsto(s)

O trabalho da AESA é acompanhado e avaliado no relatório geral anual (relativo ao ano anterior) e no programa de trabalho (para o ano seguinte). Estes dois documentos são aprovados pelo Conselho de Administração da Agência e transmitidos ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão, ao Tribunal de Contas e aos Estados-Membros.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas

O orçamento da Agência é executado pelo seu Diretor Executivo. Anualmente, este apresenta à Comissão, ao Tribunal de Contas e ao Conselho de Administração da Agência as contas pormenorizadas referentes ao exercício precedente, com indicação das receitas e despesas. Além disso, o auditor interno da Comissão exerce, relativamente à AESA, as mesmas competências que em relação aos serviços da Comissão e a Agência dispõe de um sistema de auditoria interna semelhante ao da Comissão.

O Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos efetuados pela Organização Europeia de Luta Antifraude (OLAF)²⁷, bem como o acordo interinstitucional, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos internos efetuados pela OLAF, aplicam-se, sem restrições, à AESA.

²⁷ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s) (novo quadro financeiro plurianual 2014-2020)

- Atuais rubricas orçamentais de despesas

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais (2014-2020).

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das dotações	Participação			
	Número [Designação.....]	DD/DND ⁽²⁸⁾	dos países EFTA ²⁹	dos países candidatos ³⁰	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
1	Subvenções AESA 06.02.02 (nova)	DD/ DN D	SIM	NÃO ³¹	NÃO	NÃO

²⁸ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

²⁹ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³⁰ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

³¹ Participação de países terceiros europeus associados à Agência (Suíça, Noruega e Islândia).

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas³²

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	1	Crescimento inteligente e inclusivo
---	---	-------------------------------------

DG: MOVE			Ano N ³³	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Ano N+4 e seguintes (duração indeterminada)	TOTAL
• Dotações operacionais								
Rubrica orçamental: 06.02.02 (nova)	Autorizações	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamentos	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ³⁴								
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	=1+1a+3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamentos	=2+2a+3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Autorizações	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Estes montantes serão garantidos mediante reafetação.

³³ Assumindo que N corresponde a 2014, ano da eventual adoção.

³⁴ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

• TOTAL das dotações operacionais	Pagamentos	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)						
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamentos	=5+6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	5	«Despesas administrativas» ³⁵
---	----------	--

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	... inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
DG: <.....>							
• Recursos humanos							
• Outras despesas administrativas							
TOTAL DG <.....>	Dotações						
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)						

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

		Ano	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	... inserir os anos necessários para refletir a duração do	TOTAL

³⁵ Ausência de despesas administrativas para a DG MOVE.

		N ³⁶				impacto (ver ponto 1.6)			
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações								
	Pagamentos								

³⁶ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

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

Indicar os objetivos e as realizações			Ano N ³⁷	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Ano N+4 e seguintes (duração indeterminada)		TOTAL					
	REALIZAÇÕES													
	↓	Tipo de realização ³⁸	Custo médio da realização	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número total de realizações
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³⁹ ...														
- Realização	Ver *	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365		0,365		
CUSTO TOTAL				0,365		0,365		0,365		0,365		0,365		

* A realização não é quantificável e define-se como «contribuição para a melhoria da segurança da aviação».

³⁷ Assumindo que N corresponde a 2014, ano da eventual adoção.

³⁸ As realizações dizem respeito a produtos e serviços que serão prestados (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

³⁹ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivos(s) específico(s)...».

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano N ⁴⁰	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	... inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
--	---------------------	---------	---------	---------	--	-------

RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual							
Recursos humanos							
Outras despesas administrativas							
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual							

Com exclusão da RUBRICA 5⁴¹ do quadro financeiro plurianual							
Recursos humanos							
Outras despesas de natureza administrativa							
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual							

⁴⁰ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁴¹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos para a DG MOVE
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em números inteiros (ou, no máximo, com uma casa decimal)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	... inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
XX 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)							
XX 01 01 02 (nas delegações)							
XX 01 05 01 (investigação indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)⁴²							
XX 01 02 01 (AC, TT e PND da dotação global)							
XX 01 02 02 (AC, TT, JPD, AL e PND nas delegações)							
XX 01 04 yy⁴³	- na sede ⁴⁴						
	- nas delegações						
XX 01 05 02 (AC, TT e PND relativamente à investigação indireta)							
10 01 05 02 (AC, TT e PND relativamente à investigação direta)							
Outra rubrica orçamental (especificar)							
TOTAL							

XX constitui o domínio de intervenção ou rubrica em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
------------------------------------	--

⁴² AC = agente contratual; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações; AL = agente local e PND = perito nacional destacado.

⁴³ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

⁴⁴ Essencialmente os fundos estruturais, o Fundo Europeu Agrícola para o Desenvolvimento Rural (FEADER) e Fundo Europeu das Pescas (FEP).

Pessoal externo	
-----------------	--

3.2.4. *Compatibilidade com o futuro quadro financeiro plurianual*

- A proposta/iniciativa é compatível com o futuro quadro financeiro plurianual (2012-2020)⁴⁵
- A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do futuro quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

- A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual⁴⁶.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o cofinanciamento por terceiros
- A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de EUR (3 casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	... inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
<i>Especificar o organismo de cofinanciamento</i>								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁴⁵ Estão ainda em curso os debates sobre o quadro financeiro plurianual (2014-2020).

⁴⁶ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - nas receitas diversas

Em milhões de EUR (3 casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁴⁷						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	... inserir as colunas necessárias para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas diversas que serão afetadas, especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

⁴⁷

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.