



CONSELHO DA  
UNIÃO EUROPEIA

Bruxelas, 3 de junho de 2013

10279/13

---

---

Dossiê interinstitucional:  
2012/0361 (COD)

---

---

AVIATION 70  
CODEC 1276

## RELATÓRIO

de: Secretariado-Geral

para: Conselho

n.º doc. ant.: 7449/13 AVIATION 39 CODEC 568

n.º prop. Com.: 18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132

Assunto: ***Preparação da reunião do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) de 10 de junho de 2013***  
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  
– Orientação geral

## I. INTRODUÇÃO

Em 19 de dezembro de 2012, a Comissão enviou ao Conselho e ao Parlamento Europeu a proposta em epígrafe. O objetivo desta proposta é melhorar o sistema de regras de comunicação de ocorrências estabelecido na Diretiva 2003/42/CE e nas suas normas de execução, no Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e no Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão, com base na experiência adquirida durante a aplicação dos instrumentos acima mencionados.

Num plano geral, considera-se que o atual sistema de segurança da aviação é essencialmente reativo e excessivamente dependente de investigações exaustivas aos acidentes aéreos. O objetivo principal da proposta é avançar para um sistema mais proativo que tente prever e evitar acidentes, principalmente com base na recolha e análise de dados. A proposta tem por base jurídica o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

## II. TRABALHOS A NÍVEL DAS INSTÂNCIAS DO CONSELHO

O Grupo da Aviação (a seguir designado por "Grupo") iniciou a análise da proposta, em janeiro de 2013, sob a Presidência Irlandesa. A Comissão apresentou a sua proposta ao Grupo em 10 de janeiro de 2013; a avaliação de impacto foi apresentada em 14 de janeiro de 2013, seguida de uma troca de pontos de vista.

A análise da proposta da Comissão prosseguiu em 28 de janeiro, 18 e 25 de fevereiro, 4, 14 e 20 de março, 8, 18, 25 a 29 de abril. Na sequência do debate que teve lugar ao longo das referidas reuniões do Grupo, a Presidência alterou diversas disposições da proposta da Comissão para ter em conta as observações das delegações. Não foram ainda analisados os considerandos, que terão de ser posteriormente adaptados ao texto da orientação geral.

Em 31 de maio de 2013, o projeto de orientação geral foi submetido à apreciação do Comité de Representantes Permanentes (Coreper). Durante essa reunião do Coreper, várias delegações manifestaram, de um modo geral, o seu apoio ao texto de compromisso da Presidência, tendo outras reiterado as suas preocupações sobre certas questões e apresentado novas sugestões de redação. A Presidência tomou nota das observações das delegações e aceitou várias das suas propostas, com o intuito de resolver algumas das questões pendentes e de facilitar o consenso em torno de uma orientação geral.

No entanto, algumas questões precisam ainda de ser debatidas a nível do Conselho, já que algumas das delegações mantêm as suas reservas sobre o texto. No texto em anexo, as alterações ao relatório do Coreper vão assinaladas a **negro** e ~~texto riscado~~. Todas as delegações formularam uma reserva de análise sobre as modificações introduzidas na sequência da reunião do Coreper.

### III. PRINCIPAIS QUESTÕES PENDENTES

Apesar do árduo trabalho realizado a fim de chegar a um texto aprovado de comum acordo, continuam pendentes algumas questões.

#### a) **Âmbito de aplicação do Regulamento (artigo 4.º, notas de rodapé 21, 23 e 24)**

De acordo com o Capítulo 8 do Anexo 13 da Convenção de Chicago, os Estados-Membros devem já estabelecer sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências (SCOO). O Anexo 13 também recomenda que os Estados disponham de um sistema de comunicação voluntária de ocorrências (SCVO) para facilitar a recolha de informações que não podem ser capturadas por um sistema obrigatório de comunicação de incidentes. 23 Estados-Membros da UE já criaram um SCVO. O artigo 5.º da proposta introduz a obrigação para todos os Estados-Membros da UE de instituir um SCVO com a finalidade de facilitar a recolha de informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um risco real ou potencial.

No entanto, alguns Estados-Membros consideram que a aplicação dos dois sistemas – obrigatório e voluntário – a todos os tipos de aeronaves alargaria demasiado o âmbito de aplicação do regulamento. FR preferiria que o sistema SCOO fosse aplicado apenas ao transporte público e às aeronaves de turbina da aviação geral, não se impondo a comunicação obrigatória a aeronaves da aviação geral mais pequenas e menos complexas. Esta Delegação considera que o âmbito de aplicação da atual Diretiva (CE) 2003/42 deveria ser mantido, de forma a impor obrigações de comunicação proporcionais ao objetivo de recolher informações significativas relacionadas com a segurança. Na sua opinião, para as aeronaves menos complexas, a decisão sobre a importância de comunicar uma ocorrência deverá ser deixada ao autor da comunicação. FR considera que a proposta deveria ter como principal finalidade fomentar a qualidade da comunicação de ocorrências, de forma a proporcionar ensinamentos sobre segurança, e não a sua quantidade, que em alguns Estados-Membros (nomeadamente FR) é já muito elevada.

O aumento do número das comunicações de ocorrências tornaria a análise e o seguimento dessas comunicações ainda mais difícil. Na mesma linha de raciocínio, FR propõe que o SCOO seja aplicado aos aeroportos indicados no Regulamento (UE) n.º 216/2008, e não aos aeroportos indicados no artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva (CE) 2003/42. No entanto, dada a posição da maioria das delegações sobre esta questão, a Presidência decidiu manter a proposta da Comissão.

A maioria dos Estados-Membros prefere o texto da proposta da Comissão, considerando que a restrição do âmbito de aplicação implicaria o risco de deixar por comunicar informações significativas relacionadas com a segurança. A fim de colmatar esta lacuna, a Presidência propôs, no artigo 3.º, n.º 2, que o regulamento se aplique a todas as aeronaves, com exceção das aeronaves referidas no Anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008 (aeronaves ultraligeiras, aeronaves construídas por amadores, aeronaves históricas, aeronaves que tenham estado ao serviço de forças militares, aeronaves construídas para fins de investigação, giroplanos, aeronaves lançadas por impulso humano). Mais ainda, na sequência da recomendação do grupo ad hoc de peritos encarregados da análise dos anexos ao regulamento, o artigo 4.º, n.º 2-A prevê que, para aeronaves não complexas, os requisitos de comunicação sejam simplificados a fim de facilitar a comunicação e aliviar o potencial encargo administrativo para pequenas organizações.

Além disso, a fim de satisfazer as preocupações dos Estados-Membros que prefeririam um âmbito de aplicação mais alargado, o texto de compromisso da Presidência dá aos Estados-Membros a possibilidade de decidir aplicar o regulamento a todas as aeronaves, incluindo as mencionadas no Anexo II ao Regulamento (UE) n.º 216/2008, se considerarem necessário.

No Coreper, uma grande maioria de delegações apoiou o texto de compromisso da Presidência sobre esta questão. No entanto, a Comissão salientou que o texto de compromisso da Presidência restringe indevidamente o âmbito de aplicação do regulamento.

**b) "Cultura Justa" e definição de "negligência grave" (artigo 2.º, nota de rodapé 13, e artigo 16.º, nota de rodapé 45)**

As informações e as lições aprendidas com os acidentes e as ocorrências comunicadas constituem uma dimensão essencial do sistema de segurança da aviação civil. A fim de criar um sistema de segurança mais proativo e baseado em factos concretos, capaz de tirar o máximo proveito das informações de segurança disponíveis, incluindo ocorrências na aviação civil, a proposta da Comissão pretende estabelecer um ambiente não punitivo que facilita a comunicação espontânea das ocorrências com base no princípio da "Cultura Justa".

Alguns Estados-Membros têm um sistema de segurança que permite a impunidade total, ou seja, em que o relator das ocorrências está sempre protegido contra sanções ou processos judiciais, de acordo com o princípio de privilégio contra a autoincriminação, sem quaisquer condições. Outros Estados-Membros apoiam um sistema de comunicação voluntária altamente protegido, com a tónica na proteção do erro humano, de modo a incentivar a comunicação sem medo da autoincriminação, mas com um sistema de comunicação obrigatória menos protegido.

Para efeitos da criação de um ambiente de "Cultura Justa" na aviação, os Estados-Membros terão a obrigação de instituir acordos administrativos prévios entre as autoridades judiciais e as autoridades de segurança que devem procurar equilibrar os dois interesses públicos em jogo, ou seja, a justiça e a segurança da aviação. O Regulamento (UE) n.º 996/2010 relativo à investigação de acidentes e incidentes na aviação civil já introduziu a obrigação de tais acordos prévios entre as autoridades de segurança e outras autoridades de investigação (por exemplo, judicial, busca e salvamento) que possam estar envolvidas na investigação de um acidente.

Até ao presente, o termo "negligência grave" não foi definido na legislação da UE. Os Estados-Membros da UE têm suas próprias definições na respetiva legislação nacional e, como tal, um grande número de delegações prefere não incluir esta definição no regulamento. Uma maioria de Estados-Membros argumentou que, dado que a definição já existe na legislação nacional, é melhor não criar uma definição a nível da UE porque os Estados-Membros têm a este respeito interpretações diferentes. Suprimir a definição da proposta evitaria possíveis conflitos entre o regulamento e a legislação nacional. Outras delegações (EL e NL) e a Comissão consideraram que o regulamento deveria conter essa definição, que parece essencial para assegurar a aplicação uniforme do regulamento. Salientaram que esta definição, juntamente com os artigos 15.º ("Confidencialidade e utilização adequada das informações") e 16.º ("Proteção das fontes de informação") constituem os elementos centrais da proposta.

Em relação com o princípio da "Cultura Justa", os longos e intensos debates do Grupo concentraram-se nos n.ºs 3 e 4 do artigo 16.º, que abordam questões que normalmente são da competência dos Ministros da Justiça. Várias delegações manifestaram repetidamente a sua preocupação pelo facto de o artigo 16.º, n.º 3 poder tender a harmonizar o direito penal dos Estados-Membros. O texto de compromisso da Presidência teve em conta estas preocupações e os referidos pontos foram modificados de forma a permitir que o direito penal nacional dos Estados-Membros tenha precedência em relação à proibição de os Estados-Membros instituírem processos relativos a infrações não premeditadas ou inadvertidas da lei, apenas com base nas comunicações apresentadas.

No entanto, a fim de clarificar a relação empregador-empregado, o texto revisto da Presidência prevê que o autor da comunicação não possa ser incriminado em caso de processo disciplinar ou administrativo e que os empregados não possam ser prejudicados pelo empregador com base nas suas próprias comunicações, com exceção das situações de negligência grave ou de conduta dolosa.

No Coreper, NL, com o apoio pela Comissão, propôs que a autoincriminação também não fosse possível em processos cíveis, e propôs o aditamento do termo cível ao artigo 16.º, n.º 3. SI sugeriu o aditamento de um novo considerando para explicar melhor a aplicação do artigo 16.º, n.º 3. A Comissão apresentou um comentário geral sobre o princípio da "Cultura Justa" e a definição de "negligência grave", explicando que a intenção da proposta era de criar um ambiente de confiança para os profissionais da aviação a fim de encorajar a comunicação de ocorrências e de melhorar a segurança. No entanto a Comissão indicou que o texto da Presidência, embora apoiado pela maioria das delegações, não oferecia proteção suficiente ao autor da comunicação.

#### **IV. OUTROS ASPETOS**

**c) Atos delegados e atos de execução (artigo 4.º, nota de rodapé 22, artigo 8.º, nota de rodapé 36, artigo 11.º, nota de rodapé 38, e artigos 17.º e 18.º, nota de rodapé 47)**

A proposta inicial da Comissão dava à Comissão poderes para adotar atos delegados 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 continuasse a ser adequado.

Uma grande maioria de delegações considera que alguns dos pontos acima mencionados, em particular a atualização dos Anexos I e II da proposta, constituem uma parte essencial do ato legislativo e que os Estados-Membros deveriam ser profundamente implicados nessas modificações, pelo que não podem aceitar a proposta da Comissão quanto a esta questão.

A Presidência convidou os peritos dos Estados-Membros a debaterem os Anexos da proposta e a apresentarem recomendações ao Grupo. A proposta da Presidência foi aceite pelo Grupo. Os trabalhos do Grupo foram coordenados pela Comissão, com a participação da AESA. Na sequência de três reuniões do grupo de peritos, os peritos dos Estados-Membros consideraram que deveria ser dedicado mais tempo ao debate dos Anexos I e II da proposta. No entanto, várias delegações salientaram que estes Anexos eram demasiado importantes para serem debatidos com brevidade ou para permitir que a Comissão os desenvolvesse ou atualizasse por meio de atos delegados, e propuseram assim desenvolver os referidos Anexos através de atos de execução. Consideraram que esta solução permitiria um maior envolvimento dos peritos dos Estados-Membros e daria tempo necessário ao desenvolvimento dos Anexos I e II. Em consequência, o texto de compromisso da Presidência reflete a posição dos Estados-Membros e os artigos 4.º, 7.º, 17.º e 23.º foram alterados a fim de permitir o desenvolvimento dos referidos Anexos por meio de atos de execução. A Comissão formulou uma reserva sobre este ponto.

**d) Aplicação diferida do Regulamento (artigo 24.º, nota de rodapé 49)**

A proposta da Comissão previa apenas que o regulamento entrasse em vigor vinte dias após a publicação da proposta no Jornal Oficial. No entanto, várias delegações salientaram ser necessário mais tempo para que as autoridades competentes dos Estados-Membros e as organizações se preparassem para a aplicação do presente regulamento e propuseram que fosse aplicado dois anos após a sua entrada em vigor e não antes da entrada em vigor das medidas de execução relativas à lista de ocorrências a comunicar obrigatoriamente mencionada no artigo 4.º, n.º 2-A e à lista de campos de dados obrigatórios mencionada no artigo 7.º, n.º 1-A. Além disso, a aplicação do artigo 7.º, n.º 2, será ainda diferida até a Comissão elaborar um sistema comum europeu de classificação de riscos. A Comissão considera que a aplicação do regulamento vai ser desnecessariamente atrasada e que só para alguns artigos se poderá justificar uma aplicação diferida. Assim sendo, a Comissão formulou uma reserva sobre a proposta de compromisso acima indicada.

Mais ainda, a Comissão reserva inteiramente a sua posição sobre toda a proposta de compromisso, na pendência das negociações com o Parlamento Europeu.

SI tem uma reserva de análise parlamentar.

Outras preocupações e reservas expressas pelas delegações figuram nas notas de rodapé do Anexo ao presente relatório.

## V. CONCLUSÕES

À luz do que ficou exposto, convida-se o Conselho a analisar o texto constante do Anexo ao presente relatório, a dar solução às últimas questões pendentes e a adotar uma orientação geral na reunião de 10 de junho de 2013.

---

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 2033/42/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 Europeu<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Após consulta da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados<sup>3</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

---

<sup>1</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...] [...], p. [...].

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 civil<sup>4</sup> é a prevenção da sinistralidade, facilitando a realização de 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.

---

<sup>4</sup> JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

- (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 anonimizados 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 autoincriminação 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 Comissão<sup>5</sup>.
- (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 dados<sup>6</sup> 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 dados<sup>7</sup>. 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 Comissão<sup>8</sup>, exceto no tocante à difusão dos dados e informações constantes do repositório central europeu que se encontrem protegidos pelas regras de acesso mais rigorosas estabelecidas no presente regulamento.

---

<sup>5</sup> JO L 55 de 28.02.11, p. 13.

<sup>6</sup> JO L 281 de 23.11.95, p. 31.

<sup>7</sup> JO L 8 de 12.01.01, p. 1.

<sup>8</sup> JO L 145 de 31.05.01, p. 43.

- (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 civil<sup>9</sup>, 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 civil<sup>10</sup> 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 civil<sup>11</sup> deverão ser revogados,

---

<sup>9</sup> JO L 167 de 04.07.03, p. 23.

<sup>10</sup> JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

<sup>11</sup> JO L 295 de 14.11.07, p. 7.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Objetivos**

1. O presente regulamento visa 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 destina-se a garantir que, se necessário, são adotadas medidas de segurança após análise das informações recolhidas. O objetivo é o de assegurar a disponibilidade permanente das informações relativas à segurança através do estabelecimento de regras quanto à utilização apropriada das informações e à proteção dos autores das comunicações. *(última frase deslocada para o artigo 3.º, "Objeto")*
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:

- 0) "acidente": um acidente na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010;
- 0-A) "aeronave": qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar contra a superfície terrestre<sup>12</sup>;

---

<sup>12</sup> Artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento n.º 923/2012 (JO L 281, de 12.10.2012, p. 1) e Anexo 6 à Convenção de Chicago. Essa definição deve ser lida em articulação com o artigo 3.º (Âmbito de aplicação).

- 0-B) "informações desidentificadas": informações decorrentes dos relatórios de ocorrências dos quais todos os dados pessoais, tais como nomes ou endereços de pessoas singulares, foram retirados;
- 1) "anonimização": eliminação, nos relatórios de ocorrências apresentados, de quaisquer dados pessoais relativos aos seus autores, bem como de quaisquer dados, incluindo o nome da organização ou organizações envolvidas nessas ocorrências, suscetíveis de revelar a identidade dos seus autores ou de terceiros, ou de a ela conduzirem 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) [...] <sup>13</sup>
  - 5) "incidente": um incidente na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010;
- 5-A) "incidente grave": um incidente grave na aceção do Regulamento (UE) n.º 996/2010 <sup>14</sup>;
- 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;

---

<sup>13</sup> EL e NL preferem manter a definição de "negligência grave". COM tem também uma reserva sobre a supressão desta definição.

<sup>14</sup> Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 16, do Regulamento n.º 996/2010 (JO L 295, de 12.11.2010, p. 35).

- 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<sup>15</sup>, mas que não tolera a negligência grave, as infrações deliberadas e os atos de destruição<sup>16</sup>;
- 8) "ocorrência": qualquer evento relacionado com a segurança<sup>17</sup> que coloque em perigo ou, caso não seja corrigido ou solucionado, seja suscetível de colocar em perigo uma aeronave ou os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa e implique em particular um acidente e um incidente grave;
- 9) "organização": qualquer organização que forneça produtos e/ou serviços de aviação que empregue, contrate ou utilize os serviços de pessoas necessárias para comunicar ocorrências em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3<sup>18</sup>;
- 10) "ponto de contacto":
- a) a autoridade competente designada por cada Estado-Membro em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, sempre que um pedido de informação seja formulado por uma parte interessada estabelecida num Estado-Membro; ou
  - b) a Comissão, quando o pedido é 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;

---

<sup>15</sup> Será aditado um considerando do seguinte teor: "sempre que atempada e honestamente comunicada a uma organização interessada ou a uma autoridade competente".

<sup>16</sup> Será aditado um considerando do seguinte teor: "A "cultura justa" é um elemento essencial do conceito mais amplo de "cultura de segurança", que é um dos fundamentos do sólido Sistema de Gestão da Segurança".

<sup>17</sup> IT manifestou-se contra a supressão da expressão "*ou com outra circunstância irregular*".

<sup>18</sup> Será aditado um novo considerando com o seguinte teor: "A presente definição não impede que qualquer indivíduo não referido no artigo 4.º, n.º 3, comunique uma eventual ocorrência".

- 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. Para efeitos do presente regulamento, o termo inclui qualquer sistema de gestão que, independentemente ou integrado noutros sistemas de gestão da organização, se ocupe da gestão da segurança;
- 13) "Programa de segurança do Estado (PSE)", um conjunto integrado de disposições legislativas e de atividades que visam gerir a segurança da aviação civil num Estado-Membro.
- 14) "Perigo": uma condição ou objeto suscetível de causar a morte, ferimentos ao pessoal, danos ao equipamento ou às estruturas, perda de material, ou diminuição da capacidade de executar as funções previstas<sup>19</sup>.

### *Artigo 3.º*

#### ***Objeto e âmbito de aplicação***

1. O presente regulamento estabelece disposições em matéria de comunicação de ocorrências ou outras informações relacionadas com a segurança que ponham em perigo ou que, caso não sejam objeto de medidas corretivas ou não sejam processadas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes, qualquer outra pessoa, equipamento ou instalação, afetando assim o funcionamento da aeronave. *(uma frase foi transferida para o artigo 4.º, n.º 3)*). Prevê a análise e a tomada de medidas de acompanhamento relativamente às ocorrências comunicadas. O presente regulamento também estabelece as regras aplicáveis à introdução dos dados recolhidos no Repositório Central Europeu e à divulgação desta informação anonimizada às partes interessadas, de modo a prestar-lhes as informações de que necessitem para reforçar a segurança da aviação civil.

---

<sup>19</sup> Tal como definido no ponto 1.12.1 da 3.ª versão do Manual de Gestão da Segurança da OACI (doc. OACI 9859).

2. O presente Regulamento é aplicável às aeronaves, com exceção das aeronaves referidas no Anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008<sup>20</sup>. Os Estados-Membros podem decidir que o presente Regulamento é igualmente aplicável às aeronaves referidas nesse Anexo II.

*Artigo 4.º*<sup>21</sup>

**Comunicação obrigatória**

1. Cada uma das organizações estabelecidas nos Estados-Membros deve criar um sistema de comunicação obrigatória para facilitar a recolha de dados das suas ocorrências.
  2. Cada Estado-Membro deve estabelecer um sistema de comunicação obrigatória para facilitar a recolha, pelas organizações instituídas em aplicação do n.º 1, de dados de ocorrências.
- 2-A. A Comissão adotará, por meio de atos de execução<sup>22</sup>, uma lista de ocorrências que as pessoas referidas no n.º 3 são obrigadas a comunicar no âmbito de sistemas obrigatórios de comunicação de ocorrências em conformidade com o presente Regulamento. 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. Este procedimento inclui requisitos simplificados<sup>23</sup> para os potenciais relatores que viajem em aeronaves que não sejam aeronaves a motor complexas. Dessa lista constarão as ocorrências que ponham em perigo ou que, caso não sejam objeto de medidas corretivas ou não sejam processadas, possam pôr em perigo uma aeronave, os seus ocupantes, qualquer outra pessoa, equipamento ou instalação, afetando assim o funcionamento da aeronave, e referir-se-á, no mínimo, às seguintes categorias:

---

<sup>20</sup> Regulamento n.º 216/2008 (JO L 79 de 19.03.2008, p. 1).

<sup>21</sup> FR, apoiada por ES e LT, preferiria a aplicação de sistemas de comunicação obrigatória de ocorrências (SCOO) às aeronaves de transporte de passageiros e a aeronaves da aviação geral movidas a turbina.

<sup>22</sup> A Comissão tem uma reserva sobre a substituição dos atos delegados por atos de execução para a adoção da lista de ocorrências comunicada nos termos do SCOO.

<sup>23</sup> Será aditado um considerando para explicar o facto de que, relativamente às aeronaves não complexas, o âmbito de aplicação é idêntico ao das outras aeronaves, mas os requisitos de comunicação de informações deverão ser redigidos de forma simplificada, a fim de facilitar a referida comunicação de informações.

- ocorrências relacionadas com a exploração da aeronave, tais como as que digam respeito a uma colisão, à descolagem ou à aterragem, ao combustível, ao voo, à comunicação, às emergências e outras situações críticas, à incapacidade da tripulação, às condições meteorológicas ou à segurança;
  - ocorrências relacionadas com condições técnicas, a manutenção e a reparação da aeronave, tais como os defeitos estruturais, as disfunções sistémicas, a propulsão (incluindo os motores, hélices e sistemas de rotor) e as unidades auxiliares de produção de energia;
  - ocorrências relacionadas com os serviços e equipamentos de navegação aérea, tais como as colisões ou potenciais colisões, as ocorrências específicas relacionadas com a gestão do tráfego aéreo (ATM)/serviços de navegação aérea (ANS), as ocorrências operacionais relacionadas com a ATM/ANS;
  - ocorrências relacionadas com aeródromos e serviços de terra, tais como as que dizem respeito às atividades dos aeródromos e das instalações dos aeródromos, à gestão dos passageiros, da bagagem, do correio e da carga, assim como à assistência em escala e manutenção de aeronaves.
3. As pessoas singulares a seguir indicadas devem comunicar as ocorrências referidas no n.º 2-A através do sistema criado pela organização que as contrata, em conformidade com o n.º 1, ou, na ausência de tal sistema, através do sistema criado pelo Estado-Membro em que estiver estabelecida a sua organização, ou pelo Estado-Membro que emitiu, validou ou converteu a licença do piloto, 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, acompanhamento da manutenção ou modificação de aeronaves, 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 avaliação da aeronavegabilidade ou a colocação em serviço de aeronaves 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) as pessoas que desempenham funções relacionadas com a gestão da segurança de aeroportos a que se aplica o Regulamento (CE) n.º 1008/2008<sup>24</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>25</sup>;
- 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.

---

<sup>24</sup> FR propõe substituir a referência ao Regulamento n.º 1008/2008 por uma referência ao Regulamento 2016/2008. A Comissão explicou que, na atual Diretiva, se faz já referência ao Regulamento 2408/1992, que foi substituído pelo Regulamento 1008/2008.

<sup>25</sup> 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) (Texto relevante para efeitos do EEE); JO L 293 de 31.10.08, p. 3.

4. Todas as pessoas enumeradas no n.º 3 devem comunicar as ocorrências<sup>26</sup> no prazo de 72 horas<sup>27</sup> após delas terem tido conhecimento, salvo se circunstâncias excepcionais o impedirem.
5. [...] (*deslocado para o n.º 7*)
6. As organizações certificadas ou aprovadas pela AESA devem comunicar à AESA os dados de ocorrências recolhidos em conformidade com o n.º 1 sem demora injustificada a partir do momento em que a ocorrência seja comunicada.
7. As organizações estabelecidas num Estado-Membro que não sejam abrangidas pelo número anterior, 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 sem demora injustificada a partir do momento em que a ocorrência seja comunicada. (*transferido do n.º 5*)

28

---

<sup>26</sup> IT propõe o aditamento do seguinte texto: "*de forma atempada, a fim de cumprir os prazos de comunicação referidos nos n.º 6 e 7, ou através do sistema estabelecido pelos Estados-Membros*".

<sup>27</sup> IT propõe a supressão de qualquer prazo e uma maior flexibilização da comunicação por pessoas, tal como previsto nas regras próprias de cada organização.

<sup>28</sup> A fim de completar o considerando 3, será utilizado o seguinte texto: "*Em caso de acidente, ou de incidente grave, a notificação da ocorrência deverá igualmente efetuada sob reserva do disposto no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 996/2010.*"

*Artigo 5.º*

***Comunicação voluntária***

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem instituir um sistema de comunicação voluntária para facilitar a recolha de ocorrências<sup>29</sup> que não possam ser compiladas através do sistema de comunicação obrigatória, ou de outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um risco real ou potencial.
2. Os Estados-Membros devem instituir um sistema de comunicação voluntária para facilitar a recolha de ocorrências<sup>30</sup> que não possam ser compiladas através do sistema de comunicação obrigatória, ou de outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um risco real ou potencial. Esse sistema incluirá igualmente, sem a ela se limitar, a recolha de informações transferidas pelas organizações em conformidade com o n.º 5.º-A.

---

<sup>29</sup> IT propõe que se adite: "*sobre falhas, reais ou potenciais, em matéria de segurança*". DE, ES e MT sugerem que este texto seja colocado por IT num considerando.

<sup>30</sup> Ibidem.

3. Os sistemas de comunicação voluntária devem permitir a recolha de ocorrências<sup>31</sup> ou de informações relacionadas com a segurança cuja comunicação não seja obrigatória em conformidade com o anexo I ou a comunicação de ocorrências ou de informações relacionadas com a segurança por pessoas outras que não as referidas no artigo 4.º, n.º 3.
4. [...] (*deslocado para o n.º 5-A*)
5. As organizações certificadas ou aprovadas pela AESA devem comunicar à AESA os dados de ocorrências relevantes ou de informações relacionadas com a segurança recolhidos em conformidade com o n.º 1.
- 5-A. As organizações estabelecidas num Estado-Membro que não sejam abrangidas pelo número anterior, devem comunicar à autoridade competente desse Estado-Membro, conforme referido no artigo 6.º, n.º 2, os dados de ocorrências relevantes ou de informações relacionadas com a segurança recolhidos em conformidade com o n.º 1. **Os Estados-Membros poderão pedir a qualquer organizações estabelecida no seu território que comuniquem os dados de todas as ocorrências 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 outras que não as descritas no artigo 6.º, n.º 2, e envolver a participação ativa do setor.
7. As informações recebidas a partir de comunicações voluntárias ou compulsivas podem ser integradas num sistema único.

---

<sup>31</sup> IT propõe que se adite: "*sobre falhas, reais ou potenciais, em matéria de segurança*".

*Artigo 6.º*

***Recolha e armazenamento de informações***

1. As organizações estabelecidas nos Estados-Membros devem criar um mecanismo responsável pela gestão da recolha, avaliação, tratamento, análise e armazenamento dos dados de ocorrências comunicados em conformidade com os artigos 4.º e 5.º. O tratamento desses relatórios será organizado de forma a salvaguardar de forma apropriada a confidencialidade dos autores das comunicações na perspetiva do estímulo a dar à Cultura Justa<sup>32</sup>.
  
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. O tratamento desses relatórios será organizado de forma a salvaguardar de forma apropriada a confidencialidade dos autores das comunicações na perspetiva do estímulo a dar à Cultura Justa.

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.

---

<sup>32</sup> O seguinte texto será utilizado como base para um considerando: "*Os requisitos impostos ao setor da aeronáutica relativamente ao tratamento dos relatórios de ocorrências deverão ser proporcionais à dimensão da organização e ao âmbito das suas atividades. Por conseguinte, deverá ser possível, designadamente no que se refere às organizações de menor dimensão, determinar a junção/fusão das funções dos funcionários no seio da organização ou autorizar a subcontratação da recolha, avaliação, processamento, análise e armazenamento de dados das ocorrências a entidades especializadas e aprovadas/certificadas. Essas entidades deverão preencher os critérios mais exigentes em matéria de segurança e confidencialidade dos dados. No entanto, a prestação de contas e a responsabilidade global deverão continuar a ser da competência da organização.*"

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.

- 2-A. A AESA deve criar um mecanismo de recolha, avaliação, tratamento, análise e armazenamento de dados de ocorrências comunicados em conformidade com os artigos 4.º e 5.º. O tratamento desses relatórios será organizado de forma a salvaguardar de forma apropriada a confidencialidade dos autores das comunicações na perspectiva do estímulo a dar à Cultura Justa.
- 2-B. Sem prejuízo das normas nacionais de direito penal aplicáveis, os Estados-Membros devem abster-se de proceder judicialmente contra as pessoas que fazem parte integrante dos mecanismos referidos no n.º 2, relativamente a decisões tomadas no âmbito das suas funções de avaliação, processamento e análise de ocorrências, as quais se revelem ulteriormente, em termos retrospectivos, erradas e ineficazes, mas que, no momento em que foram tomadas e tendo em consideração as informações disponíveis nesse momento, eram proporcionadas e apropriadas.
3. As organizações devem armazenar numa ou em várias bases de dados os relatórios de ocorrências elaborados a partir dos dados de ocorrências recolhidos em conformidade com os artigos 4.º e 5.º<sup>33</sup>.
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.

---

<sup>33</sup> O seguinte texto será utilizado como base para um considerando: "*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. A complexidade da base de dados deverá ser proporcional à dimensão da organização e/ou à sua importância relativamente aos objetivos do presente Regulamento, devendo igualmente consistir pelo menos num ficheiro de dados que contenha todos os campos de dados obrigatórios elencados no Anexo II do presente Regulamento.*"

5. As informações pertinentes sobre os acidentes e incidentes graves recolhidas ou comunicadas pelas autoridades responsáveis pelas investigações de segurança serão igualmente armazenadas nessa base de dados nacional.
- 5-A. A AESA armazenará 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.
- 5-B. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem ter pleno acesso à sua 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. *(transferido do n.º 7)*
6. As autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela aviação civil terão pleno acesso à sua base de dados nacional referida no n.º 4 para as apoiar no cumprimento das suas responsabilidades no domínio da segurança.
7. [...] *(deslocado para o n.º 5-B)*

#### *Artigo 7.º*

#### ***Qualidade e conteúdo dos relatórios de ocorrências***

1. Os relatórios de ocorrências referidos no artigo 6.º resultantes do sistema de comunicação obrigatória de ocorrências devem incluir, no mínimo, as seguintes informações:
- campos de dados comuns obrigatórios;
  - sempre que pertinente, campos de dados específicos obrigatórios, incluindo campos de dados relacionados com aeronaves, campos de dados relacionados com serviços de navegação aérea, campos de dados relacionados com aeródromos e campos de dados relacionados com a manutenção.

- 1-A. A fim de facilitar a recolha, armazenamento e avaliação das informações, a Comissão estabelecerá, através de atos de execução, a lista pormenorizada dos campos de dados comuns obrigatórios e dos campos de dados específicos obrigatórios. 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.
- 1-B. Os relatórios de ocorrências resultantes do sistema de comunicação voluntária de ocorrências são igualmente completados, tanto quanto possível, mediante a utilização dos campos estabelecidos para a comunicação obrigatória de informações.
2. Os relatórios de ocorrências referidos no artigo 6.º, n.ºs 3 e 4, devem incluir uma classificação da ocorrência em termos de riscos para a segurança. A classificação será validada pela autoridade competente do Estado-Membro ou pela AESA, em conformidade com o sistema comum europeu de classificação de riscos definido no n.º 5<sup>34</sup>.
3. As organizações e os Estados-Membros devem estabelecer procedimentos de verificação da qualidade dos dados a fim de melhorar a coerência desses dados, nomeadamente entre as informações inicialmente recolhidas e o relatório armazenado na base de dados.
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, em estreita cooperação com os Estados-Membros e a AESA, 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. A Comissão deve desenvolver este sistema europeu de classificação de riscos o mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento.

---

<sup>34</sup> Será aditado um considerando para explicar que as organizações poderão usar qualquer sistema de classificação de riscos, devendo os Estados-Membros convertê-lo para o CER e validá-lo.

6. A Comissão deve poder adotar atos delegados 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 de acordo com o 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 atualizarão, com o acordo da Comissão, o 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. (*última frase deslocada para o artigo 9.º, n.º 1*)

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 pela AESA ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>35</sup> 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 referem os n.º 1 e 2. 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. <sup>36</sup> [...].

*Artigo 9.º*

*Intercâmbio de informações<sup>37</sup>*

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 serão transferidos para o Repositório Central Europeu o mais tardar no prazo de dois meses a contar da sua introdução na base de dados nacional. Os relatórios de ocorrências devem ser atualizados sempre que necessário com informações adicionais sobre segurança.

---

<sup>35</sup> 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 (Texto relevante para efeitos do EEE); *JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.*

<sup>36</sup> Reserva da Comissão quanto à supressão dos atos delegados na perspetiva deste número.

<sup>37</sup> O seguinte texto será utilizado como base para um considerando: "*A AESA e a Comissão deverão proporcionar apoio técnico à interoperabilidade dos sistemas.*"

2. As informações sobre acidentes e incidentes graves devem ser igualmente transferidas para o repositório central europeu. Os dados factuais preliminares sobre os acidentes e incidentes graves devem ser transferidos enquanto estiver em curso a correspondente investigação. Uma vez concluída a investigação, deve ser acrescentado o relatório final de investigação e, se disponível, uma síntese em inglês desse relatório.
3. Caso, durante a recolha de dados de ocorrências ou a armazenagem de relatórios de ocorrências ou de uma análise efetuada em conformidade com o artigo 13.º, n.º 4, um Estado-Membro ou a AESA detetem problemas de segurança que considerem ser do interesse de outros Estados-Membros ou da AESA e que sejam suscetíveis de exigir a adoção de medidas de segurança por outros Estados-Membros ou pela AESA, 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 das informações armazenadas no Repositório Central Europeu***

1. As entidades responsáveis pela regulação da segurança da aviação civil ou as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança no território da União devem ter um pleno acesso em linha às informações sobre ocorrências constantes do repositório central europeu. Essas informações serão utilizadas em conformidade com os princípios e salvaguardas estabelecidos pelos artigos 15.º e 16.º.
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. A Comissão informará a autoridade competente do Estado-Membro em causa sempre que tais pedidos lhe sejam endereçados.

- 2-A. Sob reserva do artigo 15.º, n.º 2, do Regulamento n.º 996/2010, as informações constantes do Repositório Central Europeu sobre as investigações em curso em matéria de segurança realizadas em conformidade com esse Regulamento não serão divulgadas às partes interessadas nos termos do presente artigo.
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 de informações contidos no repositório central europeu devem ser apresentados utilizando os formulários aprovados pelo ponto de contacto. Os formulários devem incluir, pelo menos, as informações constantes do Anexo II.
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. Se determinar que o tratamento do pedido é da competência de outro Estado-Membro ou da Comissão, o ponto de contacto transferirá o pedido para esse Estado-Membro ou para a Comissão, conforme o caso.
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 anonimizada. As informações que estejam sob a forma agregada podem ser fornecidas à parte interessada se esta apresentar por escrito uma justificação pormenorizada.
5. As partes interessadas enumeradas no anexo I, 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 carácter 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 carácter geral não pode garantir o acesso a todos os conteúdos da base de dados, devendo contemplar apenas informações anonimizadas.
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. <sup>38</sup> [...].

---

<sup>38</sup> Reserva da Comissão quanto à supressão deste número.

*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 atempadamente 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 o artigo 4.º, n.º 1, e artigo 5.º, n.º 1, de modo a identificar os riscos para a segurança associados a essas ocorrências ou grupos de 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 eventualmente 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 pela AESA<sup>39</sup> devem comunicar a esta última os primeiros resultados das análises efetuadas em conformidade com o n.º 1 e as eventuais medidas a tomar em conformidade com o n.º 2, num prazo de 30 dias a contar da data de notificação da ocorrência pelo autor da comunicação.
- 3-A. As organizações estabelecidas num Estado-Membro, não abrangidas pelo número anterior, devem comunicar à autoridade competente do Estado-Membro o primeiro resultado da eventual análise de ocorrências comunicadas em conformidade com o artigo 4.º, n.º 7 e o artigo 5.º, n.º 5-A, **que identifiquem um risco real ou potencial de segurança**, efetuada em conformidade com o n.º 1 e as eventuais medidas a tomar em conformidade com o n.º 2, num prazo de 30<sup>40</sup> dias a contar da data de notificação da ocorrência pelo autor da comunicação<sup>41</sup>.
4. Os Estados-Membros e a AESA devem definir um procedimento para a análise das informações sobre ocorrências ou grupos de ocorrências que lhes sejam diretamente comunicadas em conformidade com os artigos 4.º e 5.º, de modo a identificar os riscos para a segurança associados às ocorrências comunicadas. Com base nessa análise, devem determinar as medidas preventivas ou corretivas eventualmente necessárias para reforçar a segurança.

---

<sup>39</sup> AT propõe o aditamento de "*bem como pela autoridade competente do Estado-Membro*".

<sup>40</sup> IT, apoiada por LV, propõe que "*num prazo de 30 dias*" seja substituído por "*logo que tenham sido identificadas, o mais tardar num prazo de 90 dias*". COM argumenta que o Manual de Gestão da Segurança da OACI (doc. 9859) recomenda 30 dias.

<sup>41</sup> Acrescentar-se-á um considerando que clarifique que as organizações são responsáveis pela suas próprias ações.

5. Após terem identificado as medidas necessárias para corrigir deficiências reais ou potenciais ao nível da segurança, em conformidade com o n.º 4, os Estados-Membros e a AESA devem implementar as medidas adequadas em tempo útil e definir um procedimento para monitorizar a aplicação e a eficácia das respostas dadas.
6. Os Estados-Membros e a AESA devem igualmente supervisionar as respostas das organizações que lhes sejam comunicadas nos termos dos n.ºs 3 e 3-A. Se considerarem que a implementação das respostas comunicadas não é adequada para corrigir as deficiências reais ou potenciais do ponto de vista da segurança, os Estados-Membros ou a AESA devem garantir que sejam adotadas e aplicadas pela organização pertinente as medidas adicionais adequadas<sup>42</sup>.
7. Se disponíveis, as informações relativas à análise e, se for caso disso, ao acompanhamento de ocorrências específicas ou grupos de ocorrências, conforme mencionado no presente artigo, devem ser armazenadas no repositório central europeu, em conformidade com o artigo 8.º, n.ºs 2 e 3, 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 eventualmente no âmbito do Programa de segurança do Estado.
9. Os Estados-Membros devem publicar, no mínimo uma vez por ano, um estudo sobre segurança para informação do público, com dados sobre o tipo de ocorrências recolhidos através dos seus sistemas nacionais de comunicação, obrigatória e voluntária, e com identificação das tendências e das medidas que tomaram.

---

<sup>42</sup> Será aditado um considerando para explicar de que modo os Estados-Membros e a AESA monitorizarão a implementação e a eficácia das medidas tomadas pelas organizações em conformidade com o n.º 2.

10. Os Estados-Membros podem igualmente publicar, de forma anonimizada, relatórios de ocorrências e resultados de análises de risco.

*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. Sem prejuízo dos requisitos de confidencialidade estabelecidos no presente regulamento, podem ser convidados outros participantes, caso a caso, conforme adequado<sup>43</sup>.
2. A colaboração deve inscrever-se no quadro de uma rede de analistas da segurança da aviação. 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.
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. [...] (deslocado para o n.º 2)
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.

---

<sup>43</sup> Será aditado um considerando para explicar que a AESA, a Comissão e as autoridades dos Estados-Membros podem convidar outros participantes, se necessário e se as demais partes derem o seu acordo, por consenso.

*Artigo 15.º*

***Confidencialidade e utilização adequada das informações***

1. Os Estados-Membros e as organizações, em conformidade com a legislação nacional, 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. Os Estados-Membros, as organizações estabelecidas nos Estados-Membros ou a AESA 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. *(última frase deslocada para o artigo 16.º, n.ºs 1, 2 e 2-A)*
2. Sem prejuízo das disposições relativas à proteção das informações de segurança, constantes dos artigos 12.º, 14.º e 15.º do Regulamento (UE) n.º 996/2010, os dados sobre ocorrências apenas devem ser utilizados para os fins que justificam a sua recolha. Os Estados-Membros, a AESA e as organizações não devem disponibilizar nem utilizar essas informações para imputar culpas ou responsabilidades, nem para fins que não sejam manter ou reforçar a segurança da aviação.
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, sem imputar culpas ou responsabilidades. Neste contexto, essas informações devem, nomeadamente, ser utilizadas para a gestão de riscos e para a análise das tendências em termos de segurança que possam conduzir a recomendações ou medidas de segurança para corrigir falhas, reais ou potenciais, em matéria de segurança.

4. <sup>44</sup>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 convénios administrativos prévios. Esses convénios administrativos 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 todos os dados pessoais, tais como nomes e endereços de particulares, só sejam disponibilizados na medida do estritamente necessário para a averiguação da ocorrência. As informações desidentificadas devem ser divulgadas no âmbito da organização de forma adequada.
  2. Os Estados-Membros devem velar por que todos 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. Essas 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.
- 2-A. A AESA deve velar por que todos os dados pessoais, nomeadamente nomes e endereços de particulares, nunca sejam introduzidos na base de dados da AESA, mencionada no artigo 6.º, n.º 5-A. Essas 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.

---

<sup>44</sup> IT propõe que este número seja suprimido ou que a Comissão preveja um formato para esses convénios administrativos prévios. DK propõe igualmente a supressão deste número. A Com. explica que a intenção é proporcionar aos Estados-Membros flexibilidade para terem os seus próprios sistemas. No entanto, a Comissão está disposta a facultar aos Estados-Membros exemplos existentes de convénios desse tipo.

2-B. Nem os Estados-Membros, nem a AESA devem ser impedidos de tomar as medidas necessárias para manter ou reforçar a segurança da aviação.

3. <sup>45</sup> Sem prejuízo das normas nacionais de direito penal aplicáveis, os Estados-Membros devem abster-se de proceder judicialmente em relação a infrações da legislação não premeditadas ou por inadvertência de que tomem conhecimento exclusivamente por terem sido comunicadas em aplicação dos artigos 4.º e 5.º. Em caso de processo cível, disciplinar ou administrativo intentado ao abrigo da legislação nacional, as informações contidas nas comunicações de ocorrências não devem ser utilizadas contra as pessoas que declararam a ocorrência<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> A Comissão mantém uma reserva relativamente aos pontos 3 e 4.

<sup>46</sup> Na sequência de uma sugestão da Eslovénia, será introduzido um considerando para explicar a aplicação do artigo 16.º, n.º 3.

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 nos n.ºs 4 e 5 do presente artigo. Os trabalhadores podem comunicar a esse organismo alegadas infrações às regras definidas no presente artigo. Se for caso disso, o organismo designado aconselhará as autoridades competentes do seu Estado-Membro a respeito das medidas corretivas ou da aplicação do artigo 21.º

*Artigo 17.º*

<sup>47</sup>*Atualização dos anexos*

A Comissão terá poderes para adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 18.º, no que diz respeito ao Anexo I do presente regulamento, de modo a alinhar esse Anexo pela classificação ADREP aprovada a nível internacional e pela ECCAIRS, por outras legislações adotadas pela União e pelos acordos internacionais, e a atualizar o formulário de pedido de informação ao repositório central europeu apresentado no Anexo II.

---

<sup>47</sup> Com. tem uma reserva sobre as alterações nos artigos 17.º e 18.º.

*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 de adotar os atos delegados referidos no artigo 7.º, n.º 6, e no artigo 17.º é conferido à Comissão por um período de [cinco] anos a contar da entrada em vigor do presente regulamento. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do termo deste prazo de cinco anos. A delegação de poderes será tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho se opuserem a tal prorrogação pelo menos três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no n.º 6 do artigo 7.º e no artigo 17.º pode ser revogada a 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 em aplicação do disposto no artigo 7.º, n.º 6, e do artigo 17.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. 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. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011<sup>48</sup>.

*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.

---

<sup>48</sup> Com. tem uma reserva sobre a cláusula relativa à ausência de parecer.

*Artigo 21.º*

***Sanções***

1. 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 comunicam à Comissão essas disposições e quaisquer alterações subsequentes que lhes digam respeito.
2. [...]

*Artigo 22.º*

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

É suprimido o artigo 19.º. Todavia, este artigo continuará a ser aplicável até à data de entrada em aplicação do presente regulamento, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 2.

*Artigo 23.º*

***Revogações***

São revogados a Diretiva 2003/42/CE e os Regulamentos (CE) n.ºs 1321/2007 e 1330/2007 da Comissão. Os referidos atos legislativos continuarão a ser aplicáveis até à data de entrada em aplicação do presente regulamento, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 2.

*Artigo 24.º*

***Entrada em vigor e execução***

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento aplicar-se-á [vinte e quatro meses<sup>49</sup> após a entrada em vigor do presente regulamento] e não antes da entrada em vigor das medidas de execução mencionadas no artigo 4.º, n.º 2-A e no artigo 7.º, n.º 1-A. O artigo 7.º, n.º 2, é aplicável após a entrada em vigor dos atos delegados e dos atos de execução que determinam e desenvolvem o sistema comum europeu de classificação de riscos a que se refere o artigo 7.º, n.ºs 6 e 7.
- 2-A. No prazo de cinco anos após a aplicação do presente regulamento, a Comissão publica um relatório de avaliação da sua implementação.
3. 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*

---

<sup>49</sup> A Comissão formulou uma reserva sobre a aplicação diferida de todo o regulamento. A Comissão considera que apenas alguns artigos específicos deveriam ser uma aplicação diferida.

## Anexo I: 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 II: PEDIDO DE INFORMAÇÕES AO REPOSITÓRIO CENTRAL EUROPEU

1. Nome:

Função/cargo:

Sociedade:

Endereço:

Telefone:

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:

---