



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Documento de sessão

A7-0195/2010

12.8.2010

*****I**

RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à investigação e à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil (COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relatora: Christine de Veyrac

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pelo projecto de acto)

Alterações a um projecto de acto

Nas alterações do Parlamento, as diferenças em relação ao projecto de acto são assinaladas simultaneamente em ***itálico*** e a ***negrito***. A utilização de ***itálico sem negrito*** constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do projecto de acto que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

O cabeçalho de qualquer alteração relativa a um acto existente, que o projecto de acto pretenda modificar, comporta uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respectivamente, o acto existente e a disposição visada do acto em causa. As partes transcritas de uma disposição de um acto existente que o Parlamento pretende alterar, sem que o projecto de acto o tenha feito, são assinaladas a ***negrito***. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...].

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	58
PROCESSO.....	65

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à investigação e à prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil (COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2009)0611),
 - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º e o n.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C7-0259/2009),
 - Tendo em conta a comunicação da Comissão ao Parlamento e ao Conselho intitulada "Consequências da entrada em vigor do Tratado de Lisboa sobre os processos decisórios interinstitucionais em curso" (COM(2009)0665),
 - Tendo em conta o n.º 3 do artigo 294.º e o n.º 2 do artigo 100.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,
 - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0195/2010),
1. Aprova em primeira leitura a posição a seguir apresentada;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo esta proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos dos Estados-Membros.

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando 1

Texto da Comissão

Alteração

(1) Importa garantir um alto nível geral de

(1) Importa garantir um alto nível geral de

¹ Ainda não publicado em Jornal Oficial.

² Ainda não publicado em Jornal Oficial.

segurança no sector da aviação civil na Europa e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes, de modo a garantir a confiança dos *consumidores* no transporte aéreo.

segurança no sector da aviação civil na Europa e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes, de modo a garantir a confiança dos *cidadãos* no transporte aéreo.

Justificação

Termo mais adequado.

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) A comunicação, a análise e a divulgação de conclusões relativas a incidentes relacionados com a segurança revestem-se de uma importância fundamental para a melhoria da segurança aérea. Por esta razão, a Comissão deverá apresentar, até 31 de Dezembro de 2011, uma proposta de alteração da Directiva 2003/42/CE relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil.

Justificação

Por razões de coerência, todas as alterações às normas relativas à comunicação de ocorrências previstas no presente regulamento devem ser incorporadas quanto antes numa nova versão da Directiva relativa à comunicação de ocorrências.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 7

Texto da Comissão

Alteração

(7) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação desempenha, em nome dos Estados-Membros, as funções e tarefas do Estado de projecto, fabrico e registo

(7) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação desempenha, em nome dos Estados-Membros, as funções e tarefas do Estado de projecto, fabrico e registo

ligadas à aprovação do projecto, em conformidade com o disposto na Convenção de Chicago e nos seus anexos. Esta deverá por conseguinte estar representada nas investigações de segurança, de modo a contribuir para a sua eficácia e garantir que o projecto de aeronave preenche os requisitos de segurança, sem que tal ponha em causa a independência da investigação.

ligadas à aprovação do projecto, em conformidade com o disposto na Convenção de Chicago e nos seus anexos. Esta deverá por conseguinte, ***no respeito do anexo 13 da Convenção de Chicago***, estar representada nas investigações de segurança, de modo a contribuir para a sua eficácia e garantir que o projecto de aeronave preenche os requisitos de segurança, sem que tal ponha em causa a independência da investigação.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Dadas as suas crescentes responsabilidades no domínio da segurança, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação deverá igualmente participar no intercâmbio de dados no âmbito dos sistemas de comunicação de ocorrências; esses dados deverão ser adequadamente protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.

Alteração

(8) Dadas as suas crescentes responsabilidades no domínio da segurança, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação deverá igualmente participar no intercâmbio de dados no âmbito dos sistemas de comunicação de ocorrências ***e analisá-los em cooperação com todos os Estados-Membros; os resultados devem ser comunicados a todas as autoridades nacionais de investigação de acidentes dos Estados-Membros.*** Esses dados deverão ser devidamente protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A investigação de segurança a acidentes e incidentes deverá ser realizada por ou sob a supervisão de uma autoridade responsável independente, de modo a evitar os conflitos de interesses e as

Alteração

(10) A investigação de segurança a acidentes e incidentes deverá ser realizada por ou sob a supervisão de uma autoridade responsável independente, de modo a evitar os conflitos de interesses e as

interferências externas na determinação **das causas das** ocorrências a serem investigadas.

interferências externas na determinação **dos factores que contribuíram para as** ocorrências a serem investigadas.

Justificação

A utilização do termo "causas" pode criar sérios problemas jurídicos por pressupor a existência de culpa e/ou responsabilidade. A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) reconheceu a necessidade de separar a terminologia "judicial" da terminologia "de segurança". Por conseguinte, propõe-se a substituição do termo "causas" pelo termo "factores".

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança desempenham um papel fulcral no processo de inquérito. O seu trabalho é de importância capital para a determinação das causas de um acidente ou de um incidente. É, por conseguinte, indispensável que estas autoridades possam levar a cabo as suas investigações sem quaisquer pressões e em total independência em relação a autoridades reguladoras ou judiciais, bem como no interesse da protecção da segurança pública. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem ter acesso a todos os elementos e informações necessários para facilitar a realização de uma investigação técnica eficiente, incluindo o acesso imediato e incondicional ao local do acidente, aos destroços da aeronave, aos seus componentes e documentação relevantes, sem quaisquer restrições decorrentes de uma eventual apreensão ordenada pela autoridade judicial. Devem ser facultados às autoridades responsáveis pelas investigações de segurança os recursos financeiros e humanos necessários à realização de investigações

eficientes e eficazes.

Justificação

É necessário garantir uma acção de prevenção eficaz no sector da aviação civil, no interesse da protecção da segurança pública, permitindo que, paralelamente aos inquéritos das autoridades judiciais, as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança disponham imediatamente de todos os elementos necessários para o desenrolar regular e profícuo da investigação de segurança, incluindo o acesso imediato ao lugar e aos elementos do acidente, sem as condicionantes da apreensão judicial. As exigências de prevenção não devem depender do calendário da justiça.

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) O papel de coordenação das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança deverá ser reconhecido num contexto europeu, tendo em conta a cooperação já existente e os recursos de investigação disponíveis nos Estados-Membros, que devem ser utilizados da forma mais eficaz e económica possível; este objectivo poderá ser mais facilmente alcançado com a criação de uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil («a rede»).

Alteração

(12) O papel de coordenação das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança deverá ser reconhecido **e reforçado** num contexto europeu, tendo em conta a cooperação já existente e os recursos de investigação disponíveis nos Estados-Membros, que devem ser utilizados da forma mais eficaz e económica possível; este objectivo poderá ser mais facilmente alcançado com a criação de uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil («a rede»).

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) Esta rede deve constituir um efectivo valor acrescentado em matéria de segurança aérea. Para a consecução deste objectivo, as missões e tarefas da rede devem ser definidas a nível europeu no

presente regulamento.

Alteração 9

Proposta de regulamento

Considerando 15

Texto da Comissão

(15) Os Estados-Membros deverão, em conformidade com a legislação em vigor relativa aos poderes das autoridades responsáveis pela investigação judicial e, caso se justifique, em estreita colaboração com essas autoridades, assegurar que as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos acidentes e incidentes de aviação civil podem desempenhar a sua missão ***nas melhores condições possíveis, sem comprometer os objectivos do inquérito judicial.***

Alteração

(15) Os Estados-Membros deverão, em conformidade com a legislação em vigor relativa aos poderes das autoridades responsáveis pela investigação judicial e, caso se justifique, em estreita colaboração com essas autoridades, assegurar que as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos acidentes e incidentes de aviação civil podem desempenhar a sua missão ***sem dificuldades, permitindo simultaneamente a correcta administração da justiça.***

Justificação

O texto da presente alteração provém do anexo 13 da OACI e traduz melhor a separação entre as investigações judiciais e as relativas a acidentes. Os investigadores de acidentes não podem ter em conta os objectivos dos investigadores judiciais e vice-versa. Seria oportuno definir novas orientações para o modo de coordenação dos dois processos (ver também alteração ao n.º 13 do artigo 3.º).

Alteração 10

Proposta de regulamento

Considerando 17

Texto da Comissão

(17) O sistema de segurança da aviação civil assenta no «feedback» e nas lições retiradas de acidentes e incidentes que devem ser sujeitos à aplicação estrita da regra da confidencialidade, de modo a garantir a ulterior disponibilidade de fontes de informação valiosas. Neste contexto, as informações de segurança sensíveis não deverão ser utilizadas para outros fins que não a prevenção de acidentes e incidentes,

Alteração

(17) O sistema de segurança da aviação civil assenta no «feedback» e nas lições retiradas de acidentes e incidentes que devem ser sujeitos à aplicação estrita da regra da confidencialidade, de modo a garantir a ulterior disponibilidade de fontes de informação valiosas. ***Neste contexto, é conveniente respeitar o princípio de "cultura justa" que prevê que o pessoal não seja sancionado por actos, omissões***

salvo interesse público primordial na sua divulgação.

ou decisões ligados à sua experiência e formação, não sendo, porém, toleradas negligências graves, infracções deliberadas e actos de vandalismo. Neste contexto, as informações de segurança sensíveis não deverão ser utilizadas para outros fins que não a prevenção de acidentes e incidentes. *Contudo, embora certos dados devam permanecer estritamente confidenciais, é importante tanto para as famílias das vítimas como para o bom funcionamento da justiça, que a autoridade judicial tenha acesso a certos dados e factos relevantes para o inquérito judicial.*

Tal deverá ser assegurado pelos respectivos mandatos a fim de proteger a confidencialidade das informações depois de as autoridades judiciais terem concluído o seu trabalho.

Os Estados-Membros deverão adoptar legislação para impedir a utilização inadequada das informações de segurança sensíveis.

Justificação

Convém mencionar o princípio de "cultura justa", cujos efeitos benéficos para a segurança aérea são reconhecidos.

Não deve haver uma opacidade total entre a investigação de segurança e o inquérito judicial, devendo ser possível transmitir apenas determinados dados à autoridade judicial. É necessário definir claramente quais são esses dados.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(17-A) Os acidentes suscitam diferentes interesses públicos, por vezes antagónicos, tais como a prevenção de futuros acidentes e a correcta administração da justiça. Estes interesses ultrapassam os

interesses individuais das partes interessadas e o evento específico. A fim de garantir o interesse público geral, é necessário velar por um justo equilíbrio entre todos os interesses, incluindo a segurança, a justiça e a protecção das vítimas e das pessoas em causa.

Justificação

Um acidente é uma experiência traumática não só para as vítimas e respectivas famílias, mas também para o resto da sociedade. Um acidente desencadeia uma série de processos: operações de busca e salvamento, a investigação do acidente e um processo judicial. Todos estes processos respondem a um interesse público superior. Os actores destes processos trabalham sob uma pressão extrema. A fim de preservar o interesse público geral, os actores devem estar conscientes da importância dos outros processos e evitar interferências prejudiciais entre os processos.

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(19-A) Vários acidentes puseram em evidência as dificuldades técnicas para conhecer a posição das aeronaves em tempo real, nomeadamente quando sobrevoam os oceanos. Além disso, actualmente, os dados contidos nos registadores de voo só podem ser obtidos quando as caixas negras são encontradas e os registos analisados. Progressos na investigação, quer em matéria de posicionamento em tempo real das aeronaves quer de acesso aos dados contidos nos registadores de voo, sem que a sua presença física seja necessária, permitiriam melhorar consideravelmente não só os meios colocados à disposição dos investigadores para determinar as causas de um acidente, mas igualmente a capacidade de prevenção dos incidentes recorrentes. A serem realizados, tais progressos constituiriam um importante passo em frente no domínio da segurança

aérea. Neste sentido, o projecto OPTIMI (Oceanic Position Tracking Improvement & Monitoring), gerido pela Empresa Comum SESAR, deveria ser incentivado e dotado dos meios financeiros adequados.

Justificação

É necessário incentivar esta iniciativa, que pode permitir melhorar substancialmente o posicionamento dos aviões e o acesso às informações contidas nas "caixas negras".

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 20

Texto da Comissão

(20) A experiência mostra que é, por vezes, difícil obter rapidamente listas fiáveis dos passageiros a bordo de uma aeronave **e que** os dados constantes dessas listas devem ser protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.

Alteração

(20) A experiência mostra que é, por vezes, difícil obter rapidamente listas fiáveis dos passageiros a bordo de uma aeronave, **embora mostre igualmente que é importante fixar um prazo a partir do qual essas listas podem ser solicitadas a uma companhia aérea.** Além disso, os dados constantes dessas listas devem ser protegidos da utilização ou divulgação não autorizadas.

Justificação

Vários acidentes recentes puseram em evidência a necessidade de tal prazo ser previsto e fixado a nível europeu.

Alteração 14

Proposta de regulamento Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(20-A) Não é fácil identificar rapidamente a pessoa adequada a prevenir aquando da morte de um passageiro na sequência de um acidente. É conveniente propor soluções para esta situação problemática

tanto para as famílias das vítimas como para as companhias aéreas.

Justificação

Tal permitiria reduzir o período de incerteza das famílias.

Alteração 15

Proposta de regulamento
Considerando 21-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-A) A prestação de assistência às vítimas e às suas famílias ou associações deve ser distinta da investigação do acidente. No entanto, compete à autoridade responsável pela investigação do acidente fornecer, em tempo útil, as informações pertinentes às famílias das vítimas e aos sobreviventes do acidente.

Justificação

Os acidentes são um choque traumatizante para os sobreviventes e as famílias das vítimas. Há que definir claramente a quem cabe a responsabilidade de lhes prestar assistência e de lhes fornecer as informações necessárias, sem, contudo, comprometer os objectivos da investigação.

Alteração 16

Proposta de regulamento
Considerando 21-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(21-B) A forma de abordar um acidente e de tratar as suas consequências é determinante. Os Estados-Membros e as companhias aéreas deveriam estar em condições de fazer face a uma catástrofe aérea de grandes dimensões, quer de um ponto de vista logístico e financeiro quer em termos das relações com as vítimas e as suas famílias. Além disso, as

autoridades responsáveis pelas investigações de segurança deveriam prestar uma atenção especial à comunicação com as vítimas e respectivas famílias. Finalmente, deveria ser reconhecido o papel das associações de famílias de vítimas de acidentes aéreos.

Justificação

Há que fazer um esforço para que os familiares das vítimas sejam informados pelos serviços de investigação antes de receberem a notícia pela comunicação social. As autoridades competentes deverão ser as primeiras a informar as famílias e os próximos de modo a evitar eventuais erros que podem causar grandes danos.

Alteração 17

Proposta de regulamento Considerando 22

Texto da Comissão

(22) A Directiva 95/46/CE deverá aplicar-se ao tratamento que é feito dos dados pessoais em virtude do presente regulamento.

Alteração

(22) A Directiva 95/46/CE deverá aplicar-se ao tratamento que é feito dos dados pessoais em virtude do presente regulamento. *Neste contexto, é conveniente estar atento à protecção dos dados pessoais, quer dos dados obtidos no âmbito do inquérito quer dos dados relativos aos passageiros, às vítimas ou aos seus familiares.*

Alteração 18

Proposta de regulamento Considerando 24

Texto da Comissão

(24) *As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser aprovadas nos termos da* Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹. *Em especial, deverão ser atribuídos poderes à Comissão para*

Alteração

(24) *Devem ser asseguradas condições uniformes de aplicação, tendo em vista a adopção do programa de trabalho da rede e a preparação das recomendações da rede destinadas à Comissão sobre um aspecto ligado à elaboração e aplicação das políticas e regulamentações europeias relativas às investigações no domínio da*

decidir sobre o regulamento interno e programa de trabalho da rede estabelecida ao abrigo do presente regulamento.

aviação civil e à prevenção de acidentes, bem como à assistência às vítimas de acidentes aéreos e às suas famílias.

Nos termos do artigo 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, as regras e princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo que os Estados-Membros podem aplicar ao exercício das competências de execução pela Comissão podem ser definidos previamente, por meio de um regulamento adoptado de acordo com o processo legislativo ordinário.

Enquanto se aguarda a adopção desse regulamento, continua a ser aplicada a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹, com excepção do procedimento de regulamentação com controlo, que não é aplicável.

¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Justificação

Estas alterações tornaram-se necessárias com a entrada em vigor do Tratado de Lisboa, que altera as normas em matéria de comitologia. O procedimento de comitologia continua a ser aplicado temporariamente até à adopção do novo regulamento nos termos do regime estabelecido pelo Tratado de Lisboa para os actos de execução – artigo 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

Alteração 19

Proposta de regulamento Considerando 24-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(24-A) É oportuno conferir à Comissão poderes para adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que se refere à adaptação ao progresso técnico, nomeadamente às modificações no âmbito do anexo 13 da Convenção

OACI, das definições referidas no artigo 2.º e do anexo ao presente regulamento. É de particular importância que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, incluindo a nível dos peritos.

Justificação

Esta alteração vem na sequência da criação do procedimento relativo aos "actos delegados" no quadro do Tratado de Lisboa (artigo 290.º do TFUE). Trata-se de uma formulação-tipo utilizada pelo Parlamento para os actos delegados noutras legislações.

Alteração 20

Proposta de regulamento

Artigo 1

Texto da Comissão

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

Alteração

O presente regulamento visa reforçar, ***nomeadamente através da instauração de uma rede das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil***, a segurança da aviação, garantindo níveis de eficácia, ***de diligência*** e de qualidade elevados nas investigações de segurança da aviação civil europeia, ***incluindo o intercâmbio de opiniões, de experiências e de práticas entre os membros da rede***, cujo único objectivo é a prevenção de futuros acidentes e incidentes, sem imputar culpas ou responsabilidades.

O presente regulamento procura igualmente estabelecer regras sobre a disponibilidade da lista de todas as pessoas a bordo da aeronave acidentada e reforçar a assistência às vítimas de acidentes aéreos e às suas famílias.

Justificação

O objectivo do regulamento vai muito além das investigações de segurança. Procura igualmente ter em conta quer a lista das pessoas a bordo quer a assistência às vítimas e às

suas famílias, aspectos que são objecto dos artigos 22.º e 23.º.

Alteração 21

Proposta de regulamento

Artigo 2 – ponto 4

Texto da Comissão

(4) «**Causas**», as acções, omissões, eventos ou condições, ou a combinação destes, que conduziram ao acidente ou incidente. A identificação **das causas** não implica a imputação de culpas nem o apuramento da responsabilidade administrativa, civil ou penal;

Alteração

(4) «**Factores**», as acções, omissões, eventos ou condições, ou a combinação destes, que conduziram ao acidente ou incidente. A identificação **dos factores** não implica a imputação de culpas nem o apuramento da responsabilidade administrativa, civil ou penal;

Justificação

A utilização do termo "causas" pode criar sérios problemas jurídicos por pressupor a existência de culpa e/ou responsabilidade. A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) reconheceu a necessidade de separar a terminologia "judicial" da terminologia "de segurança". Por conseguinte, propõe-se a substituição do termo "causas" pelo termo "factores".

O termo ideal seria "factores determinantes", mas o regulamento proposto não utiliza este termo, nem contém uma definição do mesmo. Se não for fornecida uma definição do termo "factor determinante", o termo "causas" deve ser substituído pelo termo "factores". Nota: Tal implica a substituição do termo "causas" pelo termo "factores" no restante texto da proposta de regulamento (considerando 10, ponto 12 do artigo 2.º, n.º 2, alínea e), do artigo 9.º e n.º 2 do artigo 13.º).

Alteração 22

Proposta de regulamento

Artigo 2 – ponto 12

Texto da Comissão

(12) «Investigação de segurança», processo conduzido para prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação **das causas e/ou** dos factores **determinantes** e, se for caso disso, a formulação de

Alteração

(12) «Investigação de segurança», processo conduzido para prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação dos factores que **contribuíram para o acidente** e, se for caso disso, a formulação de

recomendações de segurança;

recomendações de segurança;

Justificação

A utilização do termo "causas" pode criar sérios problemas jurídicos por pressupor a existência de culpa e/ou responsabilidade. A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) reconheceu a necessidade de separar a terminologia "judicial" da terminologia "de segurança". Por conseguinte, propõe-se a substituição do termo "causas" pelo termo "factores". Também não é correcto, no caso presente, utilizar a expressão "factores determinantes".

Alteração 23

Proposta de regulamento

Artigo 2 – ponto 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-A) «Acto deliberado», acto praticado intencionalmente com o objectivo de causar um acidente de avião ou um incidente grave;

Alteração 24

Proposta de regulamento

Artigo 2 – ponto 16-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-B) «Relatório preliminar», a comunicação utilizada para a rápida difusão das informações obtidas nas primeiras etapas da investigação;

Justificação

A ocorrência de um acidente cria expectativas legítimas junto do público e das vítimas relativamente à obtenção de informações sobre o evento. Os relatórios preliminares constituem um instrumento de grande aceitação, que permite aos investigadores comunicar, de uma forma controlada, informações válidas antes da publicação do relatório final, sem prejudicar a investigação de segurança.

Esta definição, retomada do anexo 13 da Convenção OACI, é necessária para o artigo 18.º, a fim de definir os tipos de documentos que podem ser tornados públicos.

Alteração 25

Proposta de regulamento

Artigo 2 – ponto 16-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-C) «Utilização inadequada de informações de segurança», a utilização de informações de segurança para fins diferentes daqueles para os quais foram recolhidas, nomeadamente a utilização das informações para acções disciplinares, civis, administrativas e penais contra o pessoal operacional e/ou a divulgação das informações ao público;

Justificação

A protecção das informações de segurança contra uma utilização inadequada é essencial para garantir a sua disponibilidade permanente, pois a utilização das informações de segurança para fins não relacionados com a segurança pode prejudicar a disponibilidade dessas informações no futuro, com efeitos negativos para a segurança. Esta definição é directamente retomada do Anexo 13 da Convenção OACI (documento anexo E.1.1.5c), e é necessária para o considerando 17 (alteração 10) e o n.º 3 do artigo 13.º (alteração 57).

Alteração 26

Proposta de regulamento

Artigo 2 – ponto 16-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-D) «Acto de interferência ilícita», qualquer acto ou omissão que coloque em perigo a segurança da aviação civil e do transporte aéreo, nomeadamente a captura ilícita de uma aeronave em voo; a captura ilícita de uma aeronave no solo; o sequestro de reféns a bordo de uma aeronave ou nos aeródromos; a intrusão pela força a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou no recinto de uma instalação afecta à navegação aérea; a introdução a bordo de uma aeronave ou num aeroporto de uma arma, engenho perigoso ou substância perigosa, para fins

criminosos; a comunicação de informação falsa, quando da mesma resultar perigo para a segurança de uma aeronave, em voo ou no solo, dos passageiros, da tripulação, do pessoal de terra ou do público em geral, num aeroporto ou em qualquer outra instalação afecta à aviação civil;

Justificação

Trata-se da definição oficial da OACI.

Alteração 27

Proposta de regulamento
Artigo 2 – ponto 16-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-E) «Famílias», os parentes mais próximos ou as pessoas mais chegadas à vítima de um acidente ou de um incidente grave.

Alteração 28

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. O âmbito das investigações de segurança referidas **no n.º 1** e o procedimento a seguir para realizar essas investigações é definido pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, tendo em conta os ensinamentos que espera colher dessas mesmas investigações com vista a reforçar a segurança.

2. O âmbito das investigações de segurança referidas **nos n.ºs 1 e 3** e o procedimento a seguir para realizar essas investigações é definido pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, tendo em conta os ensinamentos que espera colher dessas mesmas investigações com vista a reforçar a segurança.

Justificação

Este número deve ser aplicável a todas as investigações, obrigatórias ou não, efectuadas pelas autoridades responsáveis pelas investigações de segurança.

Alteração 29

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem proteger o anonimato das pessoas envolvidas num acidente ou incidente.

Justificação

As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem proteger o anonimato das pessoas envolvidas num acidente ou incidente.

Alteração 30

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. As investigações de segurança referidas nos n.ºs 1 e 3 não têm em caso algum por objectivo apurar culpas ou responsabilidades. São *distintas e sem prejuízo* de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem imputar culpas ou responsabilidades.

4. As investigações de segurança referidas nos n.ºs 1 e 3 não têm em caso algum por objectivo apurar culpas ou responsabilidades. São *independentes* de eventuais processos judiciais ou administrativos *ou de interesses financeiros* que visem imputar culpas ou responsabilidades.

Justificação

Os objectivos dos processos judiciais e administrativos são diferentes, e por vezes concorrentes, dos objectivos das investigações. A independência da investigação de segurança é primordial para preservar cada um dos processos e o interesse geral global.

Alteração 31

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os Estados-Membros devem garantir

1. Os Estados-Membros devem garantir

que as investigações de segurança são conduzidas ou supervisionadas sem interferências externas por uma autoridade permanente responsável pelas investigações de segurança no sector da aviação civil (a seguir designada «autoridade responsável pelas investigações de segurança»).

que as investigações de segurança são conduzidas ou supervisionadas sem interferências externas por uma autoridade permanente responsável pelas investigações de segurança no sector da aviação civil (a seguir designada «autoridade responsável pelas investigações de segurança»), **capaz de executar com independência uma investigação de segurança cabal.**

Alteração 32

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança publicam anualmente um relatório relativo à segurança, a fim de informar o público acerca do nível geral de segurança existente. Essa análise deve ser simples e de fácil compreensão e deve indicar se existem riscos de segurança acrescidos. Nessa análise, as fontes de informação não deverão ser reveladas.

Alteração 33

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 5 – frase introdutória

Texto da Comissão

Alteração

5. A autoridade responsável pelas investigações de segurança **deve dispor** dos meios necessários para exercer as suas funções de forma independente e obter recursos suficientes para o efeito, nomeadamente:

5. Cada Estado-Membro deve dotar a autoridade responsável pelas investigações de segurança dos meios necessários para exercer as suas funções de forma independente e obter recursos suficientes para o efeito, nomeadamente:

Alteração 34

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 5 – alínea c)

Texto da Comissão

(c) a autoridade responsável pelas investigações de segurança deve incluir, pelo menos, um investigador capaz de exercer a função de investigador responsável em caso de acidente grave com uma aeronave;

Alteração

(c) a autoridade responsável pelas investigações de segurança deve incluir, pelo menos, um investigador **disponível** capaz de exercer a função de investigador responsável em caso de acidente grave com uma aeronave;

Justificação

O termo "um investigador" não é suficientemente preciso, uma vez que o investigador em causa pode encontrar-se de férias ou estar incontactável, pelo que é mais adequado utilizar a expressão "um investigador disponível".

Alteração 35

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão

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

Alteração

3. Para efeitos de aplicação dos n.ºs 1 e 2, as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança **podem ser** assistidas pela rede referida no artigo 7.º. **A rede deve, nomeadamente, fornecer à autoridade responsável pelas investigações de segurança, a pedido desta, a lista dos investigadores e do material que se encontram nos outros Estados-Membros para eventual utilização pela autoridade que conduz a investigação.**

Justificação

A possibilidade de a autoridade interessada ser informada, a seu pedido, dos recursos disponibilizados pelas autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos diferentes Estados-Membros reforça a transparência e permite que a autoridade que efectua a investigação tenha acesso à autoridade homóloga em melhores condições para responder às suas necessidades.

Alteração 36

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. A rede deve procurar melhorar a qualidade das investigações efectuadas pelas autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e reforçar a sua independência. Deve contribuir para o reforço da segurança do transporte aéreo através do estabelecimento de métodos de investigação rigorosos e de uma óptima formação dos investigadores.

Justificação

A rede deve ajudar as autoridades dos 27 Estados-Membros a efectuar investigações de segurança de qualidade e a fixar padrões elevados na União Europeia. Não se trata de uma concentração nas autoridades mais eficientes, mas de elevar o nível geral para que as autoridades sejam capazes de efectuar uma investigação de segurança com eficácia e total independência.

Alteração 37

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A rede coordena e reforça a cooperação e o intercâmbio de informações entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos Estados-Membros e facilita a cooperação entre estas, a Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir denominada «AESA»), nomeadamente definindo um conjunto de funções essenciais.

2. Para atingir os objectivos fixados no n.º 1-A, cabe nomeadamente à rede:

(a) formular recomendações e aconselhar as instituições europeias sobre todos os aspectos ligados à elaboração e à

aplicação das políticas e regulamentações europeias relativas à investigação e à prevenção dos acidentes na aviação civil, bem como à assistência às vítimas de acidentes aéreos e às suas famílias;

(b) desenvolver a partilha das informações necessárias para a melhoria da segurança e promover activamente uma cooperação estruturada entre, por um lado, as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e, por outro, entre estas autoridades e a Comissão, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por "AESA") e as autoridades nacionais da aviação civil;

(c) coordenar os programas de formação e qualificação dos investigadores;

(d) criar um repertório de boas práticas e desenvolver uma metodologia europeia de investigações de segurança;

(e) reforçar as capacidades de investigação das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, nomeadamente por via do desenvolvimento e da gestão de um quadro que permita a partilha de recursos.

Justificação

Para garantir um efectivo valor acrescentado relativamente à situação actual, convém definir as tarefas e missões que a rede deverá cumprir. Assim, a rede deve não só favorecer o intercâmbio de informações, mas também melhorar a formação dos investigadores, ouvir as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e ainda aconselhar os legisladores europeus acerca dos inquéritos sobre os acidentes na aviação civil. Esta lista de missões não é exaustiva. Esta alteração visa completar esta função com a melhoria da qualificação, a fim de melhorar o nível de formação dos investigadores.

Alteração 38

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A rede presta aconselhamento às instituições nacionais e comunitárias, podendo formular recomendações sobre todos os aspectos relacionados com o desenvolvimento e a aplicação da política e da regulamentação em vigor no domínio da investigação de acidentes na aviação civil.

Alteração

3. Quando a rede elabora uma recomendação destinada à Comissão sobre um aspecto relacionado com o desenvolvimento e a aplicação da política e da regulamentação em vigor no domínio da investigação de acidentes na aviação civil, **bem como a assistência às vítimas de acidentes aéreos e às suas famílias, a Comissão remete a questão para o comité referido no artigo 24.º.**

Alteração 39

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4

Texto da Comissão

4. A rede cumpre o seu mandato de forma transparente e independente. Os seus membros não solicitam **nem** aceitam instruções de quaisquer entidades públicas ou privadas que possam comprometer a independência das investigações de segurança.

Alteração

4. A rede cumpre o seu mandato de forma transparente e independente. Os seus membros não solicitam, **não** aceitam **nem recebem** instruções **coercivas** de quaisquer entidades públicas ou privadas que possam comprometer a independência das investigações de segurança.

Alteração 40

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 5

Texto da Comissão

5. A rede apresenta um relatório anual sobre as suas actividades ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão. O relatório deve ser tornado público.

Alteração

5. A rede **pública** um relatório anual sobre as suas actividades **e transmite-o, para informação**, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão. **Este relatório deve conter os resultados da execução do programa de trabalho anual referido no**

n.º 4 do artigo 8.º e do seu impacto sobre a melhoria da segurança aérea na União Europeia. O relatório anual deve igualmente conter recomendações destinadas às instituições europeias sobre as questões que a rede considera essenciais para a melhoria da segurança aérea, quer a nível europeu quer a nível internacional. O relatório deve ser tornado público.

Justificação

O relatório anual da rede deve permitir que as instituições europeias sejam informadas sobre as propostas da rede em matéria de segurança aérea e, se for caso disso, tomar as necessárias medidas.

Alteração 41

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

1. O trabalho da rede é organizado de acordo com o seu regulamento interno. A rede elege um ***presidente de entre os seus membros***, por um período ***máximo de cinco anos. O mandato do presidente é renovável.***

Alteração

1. O trabalho da rede é organizado de acordo com o seu regulamento interno. ***A rede é presidida alternadamente por cada um dos seus membros com base numa presidência rotativa semelhante à do Conselho.*** A rede elege um ***coordenador*** por um período ***renovável de três anos. O coordenador pode ser um membro da rede, uma autoridade responsável pelas investigações de segurança num Estado-Membro ou uma pessoa com experiência reconhecida no domínio da investigação de segurança na aviação civil.***

Justificação

A estrutura actual da rede, o Council of European Air Safety Investigation Authorities (CEASIA), é presidida alternadamente por cada autoridade responsável pelas investigações de segurança, por períodos de seis meses, tal como a presidência do Conselho. Isto permite que todas as autoridades, de grandes ou pequenas dimensões, participem na rede. Porém, para contrabalançar esta presidência rotativa, convém criar um cargo mais permanente: o coordenador, que poderá assumir plenamente o cumprimento das missões da rede.

Alteração 42

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. O coordenador fixa a ordem de trabalhos das reuniões da rede com o acordo do seu presidente.

Alteração 43

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A Comissão e a AESA são convidadas a participar e podem fazer-se representar em todas as reuniões da rede e dos seus grupos de peritos, salvo se o presidente da rede ***entender***, com base nos critérios definidos no regulamento interno, que essa participação geraria um conflito de interesses com as missões das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança.

2. A Comissão e a AESA são convidadas a participar e podem fazer-se representar em todas as reuniões da rede e dos seus grupos de peritos, salvo se o presidente ***ou o coordenador*** da rede ***entenderem***, com base nos critérios definidos no regulamento interno, que essa participação geraria um conflito de interesses com as missões das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança. ***Essa decisão deve ser devidamente fundamentada.***

Alteração 44

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

5. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança no sector da aviação civil de países terceiros europeus que aplicam os princípios definidos no presente regulamento são autorizadas a participar nos trabalhos da rede. A rede também pode convidar a participar nas

5. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança no sector da aviação civil de países terceiros europeus que aplicam os princípios definidos no presente regulamento são autorizadas a participar nos trabalhos da rede, ***salvo decisão em contrário do presidente ou do***

suas reuniões observadores pertencentes a autoridades responsáveis por investigações de segurança no sector da aviação civil de países terceiros, bem como outros peritos.

coordenador da rede. A rede também pode convidar a participar nas suas reuniões observadores pertencentes a autoridades responsáveis por investigações de segurança no sector da aviação civil de países terceiros, bem como outros peritos.

Alteração 45

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 8

Texto da Comissão

Alteração

8. As disposições do presente regulamento aplicam-se sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Suprimido

Justificação

Foi acrescentado um novo artigo específico (artigo 23.º-A) que retoma este ponto.

Alteração 46

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 9

Texto da Comissão

Alteração

9. O regulamento interno da rede, bem como o seu programa de trabalho, são estabelecidos segundo o procedimento referido no artigo 24.º. O **presidente** da rede apresenta o **projecto de** regulamento interno e o programa de trabalho à Comissão.

9. O regulamento interno da rede, bem como o seu programa de trabalho, são estabelecidos **em conformidade com as tarefas atribuídas à rede no n.º 2 do artigo 7.º. O programa de trabalho é adoptado** segundo o procedimento referido no artigo 24.º. O **coordenador** da rede apresenta o regulamento interno e o **projecto de** programa de trabalho à Comissão.

Justificação

O programa de trabalho da rede deve basear-se amplamente nas tarefas que lhe são confiadas. Esta alteração é uma versão revista da alteração 30 para a adaptar ao procedimento de comitologia.

Alteração 47

Proposta de regulamento Artigo 9 – título

Texto da Comissão

Participação da AESA nas investigações de segurança

Alteração

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

Alteração 48

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 1 – frase introdutória

Texto da Comissão

1. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos Estados-Membros *convidam a AESA* a nomear o seu representante e a participar, ***no quadro das suas competências:***

Alteração

1. ***No quadro das suas competências respectivas, a AESA e as autoridades nacionais da aviação civil são convidadas pelas*** autoridades responsáveis pelas investigações de segurança dos Estados-Membros a nomear o seu representante e a participar:

Alteração 49

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) nas investigações de segurança realizadas no território de um Estado-Membro; a autoridade responsável pela investigação ***comunica à AESA*** todas as informações de que dispõe, em conformidade com o n.º 2;

Alteração

(a) nas investigações de segurança realizadas no território de um Estado-Membro; a autoridade responsável pela investigação ***comunica-lhes*** todas as informações de que dispõe, em conformidade com o n.º 2;

Alteração 50

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) na qualidade de **especialista**, em todas as investigações de segurança realizadas num país terceiro para as quais uma autoridade responsável pelas investigações de segurança de um Estado-Membro seja convidada a designar um representante acreditado; o representante acreditado comunica à AESA todas as informações de que dispõe, em conformidade com o n.º 2;

Alteração

(b) na qualidade de **conselheiro**, em todas as investigações de segurança realizadas num país terceiro para as quais uma autoridade responsável pelas investigações de segurança de um Estado-Membro seja convidada a designar um representante acreditado; o representante acreditado comunica, **nos limites das respectivas competências**, à AESA e às autoridades nacionais da aviação civil todas as informações de que dispõe, em conformidade com o n.º 2;

Justificação

O termo "conselheiro" corresponde ao termo apropriado que é utilizado no anexo 13 da Convenção OACI.

Alteração 51

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2 – frase introdutória

Texto da Comissão

2. Os direitos da AESA referidos no n.º 1 **conferem-lhe** o direito de participar **em todos os aspectos da investigação**, sob o controlo do investigador responsável e, nomeadamente, de:

Alteração

2. Os direitos da AESA **e das autoridades nacionais da aviação civil** referidos no n.º 1 **conferem-lhes** o direito de participar, sob o controlo do investigador responsável, e de:

Alteração 52

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A AESA **presta** apoio nas investigações

Alteração

3. A AESA **e as autoridades nacionais da**

em que *é autorizada* a participar, disponibilizando as informações, peritos e equipamentos solicitados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança referida no n.º 1, alínea a), ou pelo representante acreditado referido no n.º 1, alínea b).

aviação civil prestam apoio nas investigações em que *são autorizadas* a participar, disponibilizando as informações, peritos e equipamentos solicitados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança referida no n.º 1, alínea a), ou pelo representante acreditado referido no n.º 1, alínea b). ***A AESA e as autoridades nacionais da aviação civil não podem tornar públicas, sem o acordo da autoridade responsável pelas investigações de segurança titular do inquérito, as informações obtidas no âmbito do inquérito, nem utilizá-las para outros fins que não sejam a melhoria da segurança aérea.***

Alteração 53

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança notifica imediatamente à Comissão, à AESA e aos ***Estados-Membros*** em causa, a ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes graves de que tenha conhecimento.

Alteração

2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança notifica imediatamente à Comissão, à AESA, à ***OACI*** e aos Estados em causa, a ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes graves de que tenha conhecimento.

Justificação

A notificação à OACI corresponde a uma norma internacional. A intervenção da União Europeia na investigação de um acidente e em todos os domínios relativos à aviação deve respeitar plenamente as obrigações dos Estados-Membros consagradas na Convenção de Chicago.

Alteração 54

Proposta de regulamento Artigo 12 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

(a) aceder livremente ao local do acidente

Alteração

(a) aceder ***imediate e*** livremente ao local

ou incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços;

do acidente ou incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços;

Justificação

É importante que os responsáveis pela investigação do acidente tenham acesso ao local do acidente o mais rapidamente possível, a fim de poderem recolher e proteger todas as provas necessárias para a análise e a explicação dos factores do acidente.

Alteração 55

Proposta de regulamento Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

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

Alteração

3. O investigador responsável **está autorizados a tornar** extensíveis aos peritos e conselheiros que lhe prestam assistência, bem como aos representantes acreditados e aos peritos e conselheiros que lhes prestam assistência, os direitos enumerados no n.º 2, na medida do necessário para poderem participar eficazmente na investigação de segurança, ***mesmo nos casos em que se aplica o artigo 13.º.***

Justificação

Este número entra em contradição com o artigo 9.º uma vez que confere aos conselheiros direitos diferentes dos que lhes são conferidas no n.º 2 do artigo 9.º. É preferível que seja uma possibilidade e não uma obrigação.

Alteração 56

Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Se, no decurso de uma investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança suspeitar que o

Alteração

2. Se, no decurso de uma investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança suspeitar ***ou***

acidente ou incidente foi causado por um acto de interferência ilícita, o investigador responsável informa imediatamente as autoridades judiciais *e, a pedido dessas autoridades, o controlo do local do acidente é para elas transferido. Sem prejuízo do disposto nos artigos 15.º e 16.º, as informações pertinentes recolhidas no quadro da investigação de segurança também são transferidas para essas autoridades, a seu pedido.* Tal não prejudica o direito da autoridade responsável pelas investigações de segurança, em coordenação com as autoridades *para quem foi transferido o controlo do local*, de prosseguir *com* a investigação de segurança.

descobrir que o acidente ou incidente grave foi causado por um acto de interferência ilícita *ou por um acto deliberado*, o investigador responsável informa imediatamente as autoridades judiciais *ou, se for caso disso, as autoridades responsáveis pela segurança da aviação.* Tal não prejudica o direito da autoridade responsável pelas investigações de segurança, em coordenação com as autoridades *atrás referidas*, de prosseguir a investigação de segurança.

Justificação

A existência de uma interferência ilícita não afasta a necessidade de uma investigação de segurança adequada, que respeite todas as normas e garantias necessárias. No entanto, os investigadores do acidente devem informar as autoridades judiciais quando descobrirem provas concretas da ocorrência de uma interferência ilícita, para que o processo judicial possa ter início.

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 13 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Para assegurar a adequada coordenação dos inquéritos sobre *as causas dos* acidentes e incidentes, a autoridade responsável pelas investigações de segurança *coopera com* as outras autoridades, *nomeadamente através da celebração de acordos prévios com as autoridades judiciais, da aviação civil, de busca e salvamento e outras*, susceptíveis de participarem na investigação.

Alteração

3. Para assegurar a adequada coordenação dos inquéritos sobre *os factores que contribuíram para os* acidentes e incidentes, *os Estados-Membros velam pela boa cooperação entre* a autoridade responsável pelas investigações de segurança *e* as outras autoridades susceptíveis de participarem na investigação, *nomeadamente as autoridades judiciais, da aviação civil, de busca e salvamento, com base em acordos prévios. Estes acordos devem respeitar a independência da autoridade responsável*

pelas investigações de segurança e permitir que a investigação técnica seja realizada de forma diligente, rápida e eficaz. Estes acordos devem igualmente respeitar as normas enunciadas no presente regulamento, nomeadamente as respeitantes à transmissão das informações referidas no segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 15.º do presente regulamento.

Os acordos prévios cobrem, inter alia, os seguintes aspectos:

- a) o acesso ao local do acidente;*
- b) a preservação das provas e o acesso às mesmas;*
- c) as informações iniciais e intercalares sobre o estado de adiantamento de cada processo;*
- d) o intercâmbio de informações;*
- e) a prevenção da utilização inadequada de informações de segurança;*
- f) a resolução de conflitos.*

Justificação

É importante que cada Estado-Membro disponha de acordos que permitam fixar as normas aplicáveis às relações entre a autoridade responsável pelas investigações de segurança e as outras autoridades susceptíveis de participarem na investigação. Estes acordos devem retomar as disposições pertinentes estabelecidas no presente regulamento, nomeadamente no que se refere à protecção das informações obtidas no âmbito da investigação técnica. É importante que todas as autoridades susceptíveis de participarem na investigação de um acidente saibam, desde o momento da ocorrência de um acidente ou incidente grave, qual é o seu papel e o papel das outras autoridades. Os elementos enunciados devem, necessariamente, ser tratados de modo a permitir uma boa coordenação e evitar a ocorrência de conflitos. A experiência revelou que se trata de domínios em que poderiam ter sido evitados problemas se tivessem sido concluídos acordos prévios. A utilização do termo "causas" pode criar sérios problemas jurídicos por pressupor a existência de culpa e/ou responsabilidade. A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) reconheceu a necessidade de separar a terminologia "judicial" da terminologia "de segurança". Por conseguinte, propõe-se a substituição do termo "causas" pelo termo "factores".

Alteração 58

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

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

Suprimido

Justificação

Este parágrafo proposto pela Comissão revela o conflito entre dois interesses públicos: a administração da justiça (incluindo a disponibilização de provas ao tribunal) e a segurança da aviação (que inclui a protecção dos dados e das fontes para recolher e analisar todas as provas e evitar futuros acidentes). A autoridade judicial é uma parte interessada e não pode por si só resolver este conflito. São necessários parâmetros claros para decidir em que condições é que a sociedade considera que um interesse deve sobrepor-se a outros. Estes parâmetros são propostos num novo número do artigo 15.º.

Alteração 59

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Se a autoridade responsável pela administração da justiça num Estado-Membro tiver conhecimento de uma informação obtida no âmbito da investigação de segurança, distinta das informações referidas no n.º 2, alíneas a), b) e c), do artigo 15.º, apenas poderá divulgar essa informação se estiver apta a provar a sua pertinência com base nos procedimentos disponibilizados no âmbito do processo judicial. Se tal não for o caso,

a informação em questão permanece confidencial.

Contudo, os dados de segurança a que se referem os n.ºs 1 e 2 podem ser utilizados como provas, ser exigidos para verificação ou ser apreendidos, se disserem respeito a uma investigação penal no caso de um acto de interferência ilícita.

Justificação

Esta alteração completa a transmissão de informações à justiça, a fim de permitir a total participação das pessoas envolvidas na investigação e, conseqüentemente, a determinação das causas de um acidente. Se as autoridades judiciais desejarem utilizar uma informação, devem provar que a mesma constitui uma prova. Por exemplo, se tiverem conhecimento de informações fornecidas por investigadores estrangeiros, devem recorrer a uma carta rogatória internacional para as obter no quadro do processo judicial.

Este novo número fornece critérios claros para determinar em que condições é que a informação de segurança obtida na investigação de acidentes pode ser transmitida às autoridades judiciais e quando é que o interesse público de administrar a justiça tem de se sobrepor ao da segurança da aviação.

O objectivo da investigação de segurança assenta na recolha de dados e de testemunhos das partes envolvidas, ambos obtidos em total confiança. Se o responsável pela investigação do acidente não puder garantir que os testemunhos ou os dados não serão utilizados num processo administrativo ou judicial, as partes envolvidas não terão confiança para falar. Por outro lado, o juiz tem um interesse legítimo em fazer justiça. Esta alteração propõe parâmetros claros para ajudar as autoridades judiciais a decidir em que condições é que a sociedade considera que um interesse deve sobrepor-se a outro.

Alteração 60

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-B. Quando os dados de segurança são utilizados como prova num processo penal nos termos do n.º 2-A, devem ser respeitados os direitos fundamentais das pessoas envolvidas, nomeadamente o direito à vida privada e a um processo equitativo. Apenas os dados estritamente

necessários ao processo penal devem ser divulgados, devendo os restantes ser protegidos, na medida do possível, pela autoridade de investigação.

Quando os dados de segurança são utilizados como prova num processo penal nos termos do n.º 2-A, as informações prestadas por uma pessoa no âmbito da investigação de segurança não podem ser utilizadas contra essa pessoa.

Justificação

Os dados de segurança são protegidos para garantir que as provas sejam dadas com toda a confiança. A legislação europeia proíbe a gravação de dados pessoais no local de trabalho. A gravação de dados de segurança constitui uma excepção a esta proibição, desde que as tripulações e os controladores do tráfego aéreo, entre outros, dêem o seu consentimento para fins de melhoria da segurança da aviação. Se os dados de segurança forem utilizados para os fins previstos no novo n.º 4, os direitos das partes envolvidas devem beneficiar da máxima protecção. Além disso, as pessoas envolvidas estão protegidas pelo direito a um processo equitativo, incluindo o direito a não participar na sua própria incriminação.

O artigo 6.º da Convenção para a Protecção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais reconhece o direito a um processo equitativo. O Tribunal dos Direitos do Homem reconheceu, no seu acórdão no processo Saunders contra o Reino Unido (processo 43/1994/490/572), que as informações obtidas por meios coercivos não podem ser utilizadas contra essa pessoa num processo penal (direito a não participar na sua própria incriminação). No entanto, a recusa de dar informações é passível de sanção nos termos do artigo 2.º proposto. Por conseguinte, é essencial especificar que nenhuma informação dada para fins de investigação de um acidente pode ser utilizada contra a pessoa que a forneceu.

Alteração 61

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. A AESA participa no intercâmbio e na análise das informações abrangidas pela Directiva 2003/42/CE e tem acesso em linha a todas as informações contidas no repositório central estabelecido nos termos do Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão. Esse direito de acesso abrange as informações que

Suprimido

identificam directamente o operador e a aeronave objecto de um relatório de ocorrência. A AESA assegura a confidencialidade dessas informações e limita a sua utilização ao estritamente necessário para cumprir as suas obrigações em matéria de segurança.

Justificação

Este artigo não é o adequado para tratar a questão da comunicação de informações. Foi proposto um novo artigo para o efeito (artigo 21.º-A), que inclui as disposições deste número.

Alteração 62

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 1

Texto da Comissão

1. *Salvo com o consentimento de todos os membros da tripulação em causa*, as gravações áudio e vídeo da cabina de pilotagem e respectivas transcrições não devem ser disponibilizadas nem utilizadas para outros fins que não a investigação de segurança.

Alteração

1. As gravações áudio e vídeo da cabina de pilotagem e respectivas transcrições não devem ser disponibilizadas nem utilizadas para outros fins que não a investigação de segurança, ***salvo no caso de a autoridade responsável pelas investigações de segurança estabelecer que o acidente foi provocado por um acto deliberado ou por um acto de interferência ilícita.***

Justificação

Convém recordar que, aquando da ocorrência de um acto de interferência ilícita ou de um acto deliberado, é dada prioridade ao processo judicial.

Alteração 63

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. As informações irrelevantes para a investigação de segurança, nomeadamente as relativas à vida privada, contidas nas gravações áudio e

vídeo da cabina de pilotagem e nas respectivas transcrições, beneficiam de uma protecção total, não podendo ser transmitidas nem divulgadas.

Justificação

É importante garantir que só as informações úteis à investigação de segurança possam ser utilizadas, não podendo ser transmitidas, nomeadamente à autoridade judicial, nem ser tornadas públicas quaisquer informações de carácter pessoal.

Alteração 64

Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 2

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
<p>2. As gravações do registador de dados de voo não devem ser disponibilizadas nem utilizadas para outros fins que não a investigação de segurança, salvo se:</p> <p>(a) forem utilizadas exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou de manutenção; ou</p> <p>(b) forem eliminados das mesmas os dados de identificação; ou</p> <p>(c) forem divulgadas de acordo com procedimentos seguros.</p>	<p>2. As gravações de dados de voo não deverão ser facultadas nem utilizadas para outros fins que não a investigação de segurança, a não ser que:</p> <p>(a) forem utilizadas exclusivamente para fins de aeronavegabilidade ou de manutenção; e</p> <p>(b) forem eliminados das mesmas os dados de identificação; e</p> <p>(c) forem divulgadas de acordo com procedimentos seguros.</p>

Justificação

As condições para a divulgação devem ser cumulativas para evitar o uso indevido de informações de segurança. As informações divulgadas para fins de aeronavegabilidade e manutenção devem ser desprovidas de dados de identificação e divulgadas de acordo com procedimentos seguros. Somente desta forma se garante que os dados divulgados não sejam utilizados para outros fins. A expressão "procedimentos seguros" não é definida e é ambígua. Devem ser elaborados protocolos pelas categorias de pessoas envolvidas para determinar em que consiste um procedimento seguro. As informações contidas no registador de dados podem ser obtidas por outros meios.

Alteração 65

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. No intuito de proteger a independência das investigações de acidentes, bem como de garantir a plena cooperação das pessoas aptas a fornecer informação pertinente para a investigação, os Estados-Membros velam por que a utilização em processos judiciais de gravações e dados de segurança provenientes da investigação de acidentes não viole o direito à vida privada nem o direito a um processo equitativo. Em qualquer caso, deve ser preservado o direito das pessoas a não participar na sua própria incriminação.

Alteração 66

Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica as informações úteis para a prevenção de acidentes ou incidentes graves às autoridades responsáveis pela segurança da aviação civil, às pessoas responsáveis pelo fabrico ou pela manutenção da aeronave ou do seu equipamento aeronáutico e às pessoas ou entidades jurídicas responsáveis pela exploração da aeronave ou pela formação do pessoal.

2. O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica as informações úteis para a prevenção de acidentes ou incidentes graves às autoridades responsáveis pela segurança da aviação civil, **nomeadamente à AESA**, às pessoas responsáveis pelo fabrico ou pela manutenção da aeronave ou do seu equipamento aeronáutico e às pessoas ou entidades jurídicas responsáveis pela exploração da aeronave ou pela formação do pessoal.

Alteração 67

Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 3

Texto da Comissão

3. O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança está autorizado a **informar as vítimas e as suas famílias ou as suas associações representativas ou** a publicar informações sobre as observações factuais e os procedimentos da investigação de segurança e **as eventuais conclusões** preliminares **e/ou** recomendações desde que tal não comprometa os objectivos da investigação.

Alteração

3. O chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança está autorizado a publicar informações sobre as observações factuais e os procedimentos da investigação de segurança e **os eventuais relatórios** preliminares **e** recomendações **de segurança** desde que tal não comprometa os objectivos da investigação **e desde que sejam integralmente respeitadas as condições de protecção dos dados pessoais.**

Justificação

Esta terminologia é mais exacta e está em consonância com os termos utilizados no anexo 13 da Convenção OACI.

Alteração 68

Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Antes de tornar públicas as informações referidas no n.º 3, o chefe da autoridade responsável pelas investigações de segurança transmite essas informações às vítimas, às famílias ou às suas associações. Em particular, transmite a estas pessoas os relatórios preliminares e o relatório final, desde que estas tenham fornecido os dados necessários para o contacto.

Justificação

As famílias de vítimas não devem ser informadas pelos meios de comunicação social. É conveniente dar-lhes um acesso prioritário às informações antes que estas sejam tornadas públicas.

Alteração 69

Proposta de regulamento Artigo 20 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Em qualquer fase da investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança recomenda, por carta de transmissão datada enviada às empresas em causa, incluindo as de outros Estados-Membros ou países terceiros, as medidas preventivas que considera necessário serem adoptadas prontamente.

Alteração

1. Em qualquer fase da investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança recomenda, por carta de transmissão datada, ***depois de consultadas todas as partes interessadas, nomeadamente a AESA, o construtor da aeronave em questão e o operador,*** enviada às empresas em causa, incluindo as de outros Estados-Membros ou países terceiros, as medidas preventivas que considera necessário serem adoptadas prontamente.

Alteração 70

Proposta de regulamento Artigo 21-A – título (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 21.º-A

Comunicação de ocorrências

Justificação

A questão da comunicação de ocorrências é importante e deve ser objecto de particular atenção. Com efeito, os dados contidos no ECCAIRS não são actualmente analisados a nível europeu. Ora, a sua análise poderia permitir identificar tendências e tomar medidas para evitar a ocorrência de um acidente.

Alteração 71

Proposta de regulamento Artigo 21-A – n.º 1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1. A AESA participa no intercâmbio e na análise das informações abrangidas pela

Directiva 2003/42/CE e tem acesso em linha a todas as informações contidas no repositório central estabelecido nos termos do Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão. Esse direito de acesso abrange as informações que identificam directamente o operador e a aeronave objecto de um relatório de ocorrência. A AESA assegura a confidencialidade dessas informações, em conformidade com a legislação em vigor, e limita a sua utilização ao estritamente necessário para cumprir as suas obrigações em matéria de segurança. Estas informações só podem ser utilizadas para a prevenção de acidentes e incidentes e não para determinar a culpa ou a responsabilidade.

Justificação

A questão da comunicação de ocorrências é importante e deve ser objecto de particular atenção. Com efeito, os dados contidos no ECCAIRS não são actualmente analisados a nível europeu. Ora, a sua análise poderia permitir identificar tendências e tomar medidas para evitar a ocorrência de um acidente.

Alteração 72

Proposta de regulamento Artigo 21-A – n.º 2 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2. A AESA, em colaboração com os Estados-Membros, deve efectuar regularmente uma análise das informações referidas no n.º 1, nomeadamente para identificar tendências marcantes na evolução da segurança aérea. Sempre que a análise destas informações revelar a presença de um número significativo de ocorrências recorrentes, deve ser efectuada uma análise mais exaustiva destas ocorrências no sentido de, quando necessário, tomar as medidas de segurança adequadas e, em especial, formular instruções de

navegabilidade.

Justificação

A questão da comunicação de ocorrências é importante e deve ser objecto de particular atenção. Com efeito, os dados contidos no ECCAIRS não são actualmente analisados a nível europeu. Ora, a sua análise poderia permitir identificar tendências e tomar medidas para evitar a ocorrência de um acidente.

Alteração 73

Proposta de regulamento
Artigo 21-A – n.º 3 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3. Os resultados das análises referidas no n.º 2 devem ser transmitidos a todas as autoridades responsáveis pela segurança aérea na União e à Comissão.

Alteração 74

Proposta de regulamento
Artigo 21-A – n.º 4 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4. Ao abrigo dos n.ºs 1 e 2, a AESA pode solicitar à rede ou às autoridades dos Estados-Membros todas as informações complementares necessárias.

Alteração 75

Proposta de regulamento
Artigo 22 – título

Texto da Comissão

Alteração

Disponibilidade das listas de passageiros

Disponibilidade das listas de passageiros e
contacto com as famílias

Alteração 76

Proposta de regulamento Artigo 22 – n.º 1

Texto da Comissão

1. As transportadoras aéreas **comunitárias** e as transportadoras que operam a partir de aeroportos localizados no território de um Estado-Membro a que se aplica o Tratado adoptam procedimentos que permitam elaborar, no prazo de **uma hora** a contar da notificação da ocorrência de um acidente com uma aeronave, uma lista de todas as pessoas a bordo dessa aeronave.

Alteração

1. As transportadoras aéreas **da União Europeia** e as transportadoras que operam a partir de **ou com destino a** aeroportos localizados no território de um Estado-Membro a que se aplica o Tratado adoptam procedimentos que permitam elaborar **tão rapidamente quanto possível, mas, em todo o caso**, no prazo de **duas horas** a contar da notificação da ocorrência de um acidente com uma aeronave, uma lista de todas as pessoas a bordo dessa aeronave, **bem como uma lista das mercadorias perigosas a bordo susceptíveis de representar uma ameaça para a saúde pública ou para o ambiente.**

Justificação

Não se justifica minimamente que sejam referidos apenas os voos que partem da UE; convém incluir igualmente os voos cujo destino é a União Europeia.

Esta alteração responde à necessidade de reduzir os tempos de espera para conhecer a identidade das pessoas que embarcaram na aeronave acidentada. É igualmente conveniente que a transportadora aérea forneça informações sobre a carga sempre que houver mercadorias perigosas a bordo.

Alteração 77

Proposta de regulamento Artigo 22 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Para uma rápida comunicação às famílias dos passageiros da presença de familiares seus a bordo de um avião acidentado, as companhias aéreas e as agências de viagem propõem aos viajantes

que indiquem o nome e as coordenadas de uma pessoa a contactar em caso de acidente. Estas informações só podem ser utilizadas em caso de acidente, não podendo ser comunicadas a terceiros nem usadas para fins comerciais.

Justificação

Quando ocorre um acidente, a transportadora aérea recebe milhares de chamadas telefónicas e a identificação da pessoa à qual deverá ser comunicado o falecimento é, frequentemente, um processo moroso. Este período de incerteza é muito doloroso para os familiares das vítimas. A obrigação de as companhias aéreas proporem aos passageiros que indiquem, no momento da reserva, o nome de uma pessoa a contactar em caso de acidente poderia reduzir o prazo de comunicação da ocorrência. A comunicação deste dado deve, no entanto, ser acompanhada de todas as garantias em matéria de protecção dos dados pessoais.

Alteração 78

Proposta de regulamento

Artigo 22 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A lista só é tornada pública depois de as autoridades competentes terem informado todas as famílias dos passageiros. Os Estados-Membros podem decidir manter a lista confidencial.

Alteração

3. A lista só é tornada pública depois de as autoridades competentes terem informado todas as famílias dos passageiros **e terem obtido o seu acordo**. Os Estados-Membros podem decidir manter a lista confidencial.

Justificação

A lista só é tornada pública depois de as autoridades competentes terem informado todos os interessados.

Alteração 79

Proposta de regulamento

Artigo 22 – n.º 4

Texto da Comissão

4. O tratamento dos dados contidos na lista faz-se sem prejuízo do disposto na Directiva 95/46/CE.

Alteração

Suprimido

Justificação

Foi acrescentado um novo artigo específico sobre esta questão (artigo 23.º-A) que retoma este ponto.

Alteração 80

Proposta de regulamento

Artigo 23 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros asseguram a criação a nível nacional de um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil **e às suas famílias**.

Alteração

1. Os Estados-Membros asseguram a criação a nível nacional de **um plano de emergência em caso de ocorrência de acidente aéreo. Todavia, esse plano deve reger-se por certos princípios comuns dos Estados-Membros, assegurando desse modo uma abordagem mais integrada e harmonizada de tais situações a nível europeu.**

Este plano de emergência inclui, em particular, um plano de assistência às vítimas de acidentes da aviação civil e um plano de activação de socorros imediatos no aeroporto em caso de acidente durante a descolagem ou aterragem num Estado-Membro.

Os Estados-Membros velam por que a identificação de todas as vítimas seja efectuada com métodos rigorosos e inequívocos e o mais rapidamente possível.

Justificação

Considera-se indispensável que, a nível europeu, sejam respeitados certos princípios comuns para a elaboração de planos de emergência, assegurando, em certa medida, uma abordagem idêntica destas crises em todo o território da União.

O plano nacional de emergência deve ter nomeadamente em conta a questão da rapidez e da eficácia dos socorros presentes no aeroporto em caso de ocorrência de um acidente nesse local. Este é um aspecto de enorme importância que pode permitir salvar passageiros.

Sempre que necessário, a identificação das vítimas mortais através de métodos científicos

acreditados é o melhor serviço que se pode prestar às vítimas e aos seus familiares. A identificação deve ser efectuada o mais rapidamente possível, sem comprometer o rigor e a precisão.

Alteração 81

Proposta de regulamento Artigo 23 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os Estados-Membros velam por que todas as companhias aéreas registadas no seu território disponham de um plano de assistência às vítimas e respectivas famílias. Estes planos devem ter particularmente em conta o apoio psicológico às vítimas e às suas famílias e permitir que a companhia reaja a um acidente de grandes dimensões. Os Estados-Membros fiscalizam os planos de assistência das companhias aéreas registadas no seu território. As companhias aéreas dos países terceiros que voam para a União Europeia devem igualmente dispor de um plano que responda às necessidades das vítimas e das suas famílias e devem transmitir esse plano às autoridades competentes dos Estados-Membros para onde voam.

Justificação

Quando ocorre um acidente, a companhia aérea é o primeiro interlocutor a que recorrem as famílias dos passageiros. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, verificar se as companhias aéreas registadas no seu território também dispõem de um plano de crise adequado. As companhias aéreas dos países terceiros também devem dispor de um plano deste tipo.

Alteração 82

Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-B. Quando um acidente ocorre no território de um Estado-Membro, é este Estado o responsável pela aplicação do plano de emergência a que se refere o n.º 1.

Alteração 83

Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 1-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-C. Em caso de ocorrência de um acidente, o Estado-Membro responsável pela investigação, ou o Estado de registo da companhia aérea que sofreu o acidente ou que tinha a bordo da aeronave acidentada um número importante de nacionais, deve proceder à designação de uma pessoa de referência incumbida de ser o ponto de contacto e de informação das vítimas e das suas famílias. Esta pessoa pode fazer parte da autoridade nacional responsável pelas investigações de segurança.

Justificação

Esta pessoa de referência deve ser o ponto de contacto privilegiado dos familiares e amigos das vítimas. Pode coordenar as informações emanadas dos diferentes organismos envolvidos e transmiti-las às famílias dos passageiros, mas também informar estas últimas sobre os diferentes procedimentos a seguir.

Alteração 84

Proposta de regulamento Artigo 23 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. As companhias aéreas que voam para a União devem aplicar as disposições da Convenção de Montreal para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, mesmo no caso de o Estado onde estão registadas não ter ratificado a referida Convenção.

Justificação

Os passageiros europeus devem ser protegidos pela Convenção de Montreal, independentemente da companhia que utilizem.

Alteração 85

Proposta de regulamento Artigo 23-A – título (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 23.º-A

Acesso aos documentos e protecção dos dados pessoais

Justificação

Deve ser prestada uma atenção especial à questão da protecção dos dados pessoais.

Alteração 86

Proposta de regulamento Artigo 23-A – n.º 1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1. As disposições do presente regulamento aplicam-se sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

Alteração 87

Proposta de regulamento Artigo 23-A – n.º 2 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2. As disposições do presente regulamento são aplicáveis no respeito da Directiva 95/46/CE e do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

¹JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

Justificação

Deve ser prestada uma atenção especial à questão da protecção dos dados pessoais.

Alteração 88

Proposta de regulamento Artigo 24-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 24.º-A

Adaptação ao progresso técnico

1. A fim de ter em conta os progressos técnicos, a Comissão pode adoptar, por meio de actos delegados em conformidade com o artigo 24.º-B e no respeito das condições estabelecidas nos artigos 24.º-C e 24.º-D, as adaptações das definições constantes do artigo 2.º, bem como das disposições do anexo ao presente regulamento, tendo em conta, nomeadamente, as modificações introduzidas no anexo 13 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

2. Ao aprovar os referidos actos delegados, a Comissão deve cumprir o disposto no presente regulamento.

Justificação

Esta alteração vem na sequência da criação do procedimento relativo aos "actos delegados" no quadro do Tratado de Lisboa (artigo 290.º do TFUE). Trata-se de uma formulação-tipo utilizada pelo Parlamento para os actos delegados noutras legislações.

Alteração 89

Proposta de regulamento Artigo 24-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 24.º-B

Exercício da delegação

- 1. O poder de adoptar os actos delegados a que se refere o artigo 24.º-A é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento. A delegação de poderes é automaticamente prorrogada por períodos de idêntica duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a revogarem de acordo com o disposto no artigo 24.º-C.***
- 2. Logo que adopte um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.***
- 3. A competência para adoptar actos delegados conferida à Comissão está sujeita às condições estabelecidas nos artigos 24.º-C e 24.º-D.***

Justificação

Esta alteração vem na sequência da criação do procedimento relativo aos "actos delegados" no quadro do Tratado de Lisboa (artigo 290.º do TFUE). Trata-se de uma formulação-tipo utilizada pelo Parlamento para os actos delegados noutras legislações.

Alteração 90

Proposta de regulamento
Artigo 24-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 24.º-C

Revogação da delegação

- 1. A delegação de poderes referida no artigo 24.º-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.***
- 2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se tenciona revogar a delegação de poderes diligencia por informar a outra instituição e a Comissão, num prazo razoável, antes de tomar uma decisão final, indicando os poderes delegados que podem ser objecto de revogação e os eventuais motivos da mesma.***
- 3. A decisão de revogação porá termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. Produz efeitos imediatamente ou numa data posterior nela fixada. A decisão de revogação não afecta a validade dos actos delegados já em vigor. A decisão será publicada no Jornal Oficial da União Europeia.***

Justificação

Esta alteração vem na sequência da criação do procedimento dos "actos delegados" no quadro do Tratado de Lisboa (artigo 290.º do TFUE). Trata-se de uma formulação-tipo utilizada pelo Parlamento para os actos delegados noutras legislações.

Alteração 91

Proposta de regulamento
Artigo 24-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 24.º-D

Objecções a actos delegados

- 1. O Parlamento Europeu e o Conselho podem formular objecções a um acto***

delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, esse prazo é prolongado por dois meses.

2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado, o acto delegado é publicado no Jornal Oficial da União Europeia e entra em vigor na data nele prevista. O acto delegado pode ser publicado no Jornal Oficial da União Europeia e entrar em vigor antes do termo do referido prazo se tanto o Parlamento Europeu como o Conselho informarem a Comissão de que não tencionam formular objecções.

3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objecções ao acto delegado, este não entrará em vigor. A Instituição que formular objecções ao acto delegado expõe os motivos das mesmas.

Justificação

Esta alteração vem na sequência da criação do procedimento relativo aos "actos delegados" no quadro do Tratado de Lisboa (artigo 290.º do TFUE). Trata-se de uma formulação-tipo utilizada pelo Parlamento para os actos delegados noutras legislações.

Alteração 92

Proposta de regulamento Artigo 25 – frase introdutória

Texto da Comissão

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

Alteração

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável às infracções ao presente regulamento. ***Sem prejuízo do direito a não participar na sua própria incriminação***, as sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas e, em especial, permitir sancionar qualquer pessoa que, em violação do disposto no presente regulamento:

Justificação

O artigo 6.º da Convenção para a Protecção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais reconhece o direito a um processo equitativo. O Tribunal dos Direitos do Homem reconheceu, no seu acórdão no processo Saunders contra o Reino Unido (processo 43/1994/490/572), que as informações obtidas por meios coercivos não podem ser utilizadas contra essa pessoa num processo penal (direito a não participar na sua própria incriminação). A recusa de dar informações é passível de sanção nos termos do artigo 25.º proposto. Por conseguinte, nenhuma informação transmitida para fins de investigação de um acidente pode ser utilizada contra a pessoa que a forneceu.

Alteração 93

Proposta de regulamento

Artigo 26-A – n.º 1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 26.º-A

Modificação do regulamento

O presente regulamento será objecto de uma revisão, o mais tardar quatro anos após a sua entrada em vigor. Para esse efeito, e com base, nomeadamente, numa ampla consulta das partes interessadas e da rede, a Comissão avaliará a aplicação do presente regulamento e apresentará um relatório de avaliação por escrito, o mais tardar cinco anos após a sua entrada em vigor, incluindo propostas de alterações legislativas, se for caso disso. Caso o presente regulamento venha a ser alterado, cabe à rede referida no artigo 7.º emitir previamente um parecer. O parecer da rede será transmitido à Comissão, ao Conselho, ao Parlamento Europeu, aos Estados-Membros e à AESA.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Contexto

O tráfego aéreo regista uma intensificação constante de há vários anos a esta parte.

Não obstante as melhorias significativas registadas no domínio da segurança, esta evolução acarreta um acréscimo do risco de ocorrência de acidentes aéreos.

Neste contexto, é essencial que os acidentes sejam objecto de investigações independentes, que determinem as lacunas em termos de segurança e permitam adoptar medidas correctoras.

A legislação europeia que actualmente rege a investigação sobre os acidentes consiste numa directiva de 1994¹.

Subsequentemente à adopção do texto em causa, o mercado da aviação evoluiu grandemente, tendo-se tornado cada vez mais complexo.

A emergência de novos actores, tais como a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), responsável, na UE, pela certificação das aeronaves, e as divergências constatadas a nível das capacidades de investigação dos Estados-Membros tornaram necessária a apresentação de nova legislação².

2. A rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança

A criação de uma rede de autoridades nacionais responsáveis pelas investigações deveria permitir reduzir as divergências constatadas a nível das capacidades de investigação na UE.

Poder-se-ia deste modo reforçar também a qualidade das investigações e dotar a cooperação entre as autoridades nacionais responsáveis pelas investigações de segurança de um enquadramento jurídico.

Estas medidas deveriam contribuir para melhorar a segurança aérea.

Ainda que as circunstâncias não sejam, de momento, as mais propícias à criação de uma autoridade europeia responsável pelas investigações de segurança, a vossa relatora gostaria, todavia, de ir mais longe do que a Comissão na sua proposta, sendo de opinião que se deveriam definir as missões da rede³, o que representaria um valor acrescentado efectivo no

¹ Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio de aviação civil (JO L 319 de 12.12.1994, p. 14).

² Convém igualmente ter em conta a evolução subsequente do anexo 13 (que estabelece as normas e práticas recomendadas internacionais em matéria de investigação de acidentes e de incidentes com aeronaves) da Convenção de Chicago relativa à Aviação Civil Internacional (7300/9) que rege, a nível internacional, as regras aplicáveis em matéria de investigação de acidentes e incidentes de aeronaves.

³ Estas missões poderiam ser definidas com base no modelo proposto na avaliação de impacto da Comissão (SEC(2009)1477, p.43) e nas disposições vigentes para o sector do transporte marítimo no âmbito do quadro permanente de cooperação (Artigo 10.º da Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do

plano da segurança.

As missões em questão poderiam consistir, nomeadamente, no seguinte:

- Enquadrar e facilitar a partilha de meios entre as autoridades nacionais de investigação, bem como a disponibilização de investigadores¹;
- Reforçar a partilha das informações pertinentes para a melhoria da segurança;
- Instituir acções de formação destinadas aos investigadores;
- Criar um repertório de boas práticas e desenvolver uma metodologia europeia de investigação de acidentes;
- Organizar auditorias às autoridades responsáveis pelas investigações de segurança.

É igualmente conveniente promover uma reflexão com o propósito de identificar o quadro adequado para levar a efeito, à escala europeia, eventuais propostas da rede tendo em vista a melhoria da segurança aérea ou dos mecanismos de investigação.

3. Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)

A AESA² é responsável, em nome dos Estados-Membros, pela certificação das aeronaves na Comunidade, tratando-se de um actor essencial no domínio da segurança aérea.

A Directiva 94/56/CE³ não podia ter em conta a AESA, visto ser anterior à criação da própria Agência. Ora esta situação comporta riscos inaceitáveis em termos de segurança⁴.

Afigura-se, pois, inteiramente justificado que o novo regulamento preveja um quadro jurídico claro para a participação da Agência nas investigações de segurança.

A relatora deseja abordar especificamente os três aspectos seguintes:

a) A independência das investigações de segurança

O regulamento não deveria, em caso algum, conferir à AESA a possibilidade de influenciar as investigações de segurança ou de efectuar qualquer investigação paralela.

Com efeito, enquanto autoridade responsável pela certificação das aeronaves, a Agência não

transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 131 de 28.5.2009, p. 114).

¹ Um exemplo de medida susceptível de facilitar os intercâmbios seria a criação de um repertório das instalações e equipamentos de que cada autoridade nacional de investigação dispõe e, se necessário, dos investigadores especializados na investigação de acidentes que ocorrem em condições específicas (no mar, na montanha, etc.).

² Criada pelo 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 Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

³ Citada supra.

⁴ Tal como confirmado por uma auditoria à AESA levada a cabo pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

pode ser simultaneamente juiz e parte interessada. O texto não deve permitir qualquer ambiguidade.

b) A denominação

Visto o transporte aéreo ser frequentemente internacional, uma investigação de segurança pode envolver Estados não europeus.

Neste caso, e em virtude da necessidade de dispor de segurança jurídica, é importante que o termo utilizado para definir o papel do AESA nas investigações seja expressamente definido com referência ao anexo 13 da sobre a Aviação Civil Internacional¹ que rege, a nível internacional, as regras aplicáveis em matéria de investigação de acidentes e incidentes de aeronaves.

Não é o caso dos termos "especialista e perito" empregues na proposta de regulamento², os quais podem gerar incerteza.

É, pois, preferível utilizar uma denominação segura que forneça garantias de que a participação da Agência nas investigações não possa ser posta em causa.

É o caso do termo inglês "*advisor*" (conselheiro)³ que é geralmente utilizado para a autoridade de certificação⁴.

A relatora propõe, por conseguinte, que a AESA seja definida neste regulamento como "*advisor*" (conselheiro) no que se refere à sua participação nas investigações de segurança e que disponha dos mesmos direitos cometidos aos "*advisors*" no anexo 13.

c) O acesso da AESA às informações de segurança

Em prol da segurança aérea, a Agência deve ter acesso, ao longo de toda a investigação, às informações relevantes e às recomendações de segurança que lhe permitam formular rapidamente as especificações de aeronavegabilidade⁵.

Ora, a transmissão de informações à AESA é menos sistemática do que no caso das autoridades nacionais da aviação civil.

Seria, pois, necessário prever um enquadramento para este fluxo de informações e incentivar as autoridades responsáveis pelas investigações a colaborarem mais estreitamente com a

¹ *Citado supra.*

² No n.º 1 do artigo 9.º da proposta de regulamento (COM(2009)0611). Os termos "especialista ou perito" figuram por duas vezes no anexo 13 da OACI *supracitado*, mas a sua definição é omissa.

³ Capítulo 1 do Anexo 13 da Convenção de Chicago relativa à Aviação Civil Internacional.

⁴ É, nomeadamente, o caso nos Estados Unidos onde a Administração Federal da Aviação (FAA) é o órgão encarregue de aconselhar o departamento norte-americano para a segurança dos transportes (National Transportation Safety Board - NTSB) sobre os aspectos ligados ao anexo 13 da OACI no âmbito das investigações de segurança relativas aos acidentes aéreos.

⁵ Artigo 20.º do supracitado Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Agência.

4. A coordenação dos inquéritos

É frequente a abertura de um ou mais inquéritos judiciais paralelamente a uma investigação de segurança¹.

a) A independência

Convém assegurar que os responsáveis pela investigação de segurança possam levar a cabo a sua acção sem carecer da autorização de um juiz para que lhes seja franqueado o acesso aos elementos de prova ou permitido examiná-los.

Obviamente, face a um ilícito, as circunstâncias são outras, devendo ser concedida primazia ao inquérito judicial².

b) Acesso às informações sensíveis

Para que as causas do acidente sejam estabelecidas, é essencial que as pessoas envolvidas no acidente³ cooperem na investigação de segurança.

A eventualidade de as pessoas envolvidas no acidente se recusarem a prestar declarações no âmbito das investigações de segurança por receio de que essas declarações possam ser transmitidas às autoridades judiciais sem o seu consentimento cria um risco para a segurança aérea.

Por outro lado, é necessário permitir que as autoridades judiciais façam o seu trabalho e que as famílias possam ver as responsabilidades apuradas em tribunal.

Para isso, é necessário que as autoridades judiciais tenham acesso às informações pertinentes.

A Comissão propõe que se protejam determinadas informações, mas que a autoridade responsável pela administração da justiça possa a elas ter acesso, quando exista "*um interesse público superior na sua divulgação*"⁴.

Ora a noção de "*interesse público superior*" é bastante vaga e pode diferir de um Estado-Membro para outro. Além disso, nos casos em que o acidente tenha acarretado a morte de uma pessoa, é frequentemente admitido estar-se perante um interesse público superior.

¹ Apesar de estas investigações serem independentes entre si, acontece que, uma vez que as perícias técnicas visam somente a segurança e não o apuramento das responsabilidades, os factos estabelecidos pela autoridade responsável pela perícia técnica e as suas conclusões têm uma forte incidência no inquérito judicial.

² N.º 2 do artigo 13.º da supracitada proposta de regulamento.

³ Membros da tripulação sobreviventes, controladores de tráfego aéreo, empresários responsáveis pela operação da aeronave, etc..

⁴ N.º 2 do artigo 15.º da supracitada proposta de regulamento.

Consequentemente, as informações sensíveis já não se encontram protegidas.

A relatora propõe que tudo o esteja ligado ao apuramento dos factos e à análise dos elementos de prova seja transmitido às autoridades judiciais, mas que se preserve a confidencialidade dos demais dados.

5. Os direitos das vítimas e das suas famílias

a) A lista de passageiros

A Comissão propõe que as transportadoras aéreas sejam obrigadas a elaborar a lista de passageiros no prazo de uma hora a contar da notificação da ocorrência de um acidente com uma aeronave.

Embora apoie esta ideia, a relatora deseja que esta medida não seja aplicável exclusivamente às transportadoras comunitárias e às transportadoras que partem dos aeroportos da UE mas igualmente a todas as companhias que aterram nos aeroportos da Europa.

Não há qualquer justificação para uma discriminação entre os passageiros que viajam para a União em função da companhia aérea que utilizam.

b) Informação sobre o falecimento de um passageiro

Quando ocorre um acidente, a transportadora aérea recebe milhares de chamadas telefónicas¹ e a identificação da pessoa à qual deverá ser comunicado o falecimento é, frequentemente, um processo moroso.

Este período de incerteza é muito doloroso para os familiares das vítimas.

A relatora deseja introduzir, para as operadoras aéreas, a obrigação² de proporem aos passageiros que indiquem, no momento da reserva, o nome de uma pessoa a contactar em caso de acidente³.

c) A assistência às famílias

A Comissão propõe o seguinte: "*Os Estados-Membros asseguram a criação a nível nacional de um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e às suas famílias*"⁴.

Ora quando ocorre um acidente, a companhia aérea é o primeiro interlocutor a que recorrem as famílias dos passageiros.

¹ Mais de 20 000 chamadas telefónicas recebidas num só dia pela Air France na sequência do desaparecimento do voo AF 447 entre o Rio de Janeiro e Paris, em 31 de Maio de 2009.

² Como é já o caso nos Estados Unidos.

³ Estas informações seriam distintas das solicitadas em caso de mudança de horário ou de cancelamento do voo.

⁴ Artigo 23.º da supracitada proposta de regulamento.

A relatora considera, por conseguinte, que seria oportuno prever, para os Estados-Membros, a obrigação de se certificarem de que os operadores aéreos registados no seu território dispõem, também eles, de um plano de crise¹.

Além disso, o Estado responsável pela investigação de segurança deveria designar um interlocutor, que seria o ponto de contacto privilegiado dos familiares das vítimas. Este último poderia não só coordenar as informações emanadas dos diferentes organismos envolvidos e transmiti-las às famílias dos passageiros, mas também informar estas últimas sobre os diferentes procedimentos a seguir².

Esta medida constituiria um importante apoio para as famílias das vítimas, que, para além da dor da perda de um ente querido, se sentem frequentemente desorientadas face a uma multiplicidade de intervenientes e de procedimentos.

Por outro lado, seria conveniente prever disposições que permitam às famílias beneficiar de uma informação privilegiada sobre o desenrolar da investigação de segurança e, em especial, receber cópia dos relatórios intercalares e do relatório final da investigação antes da divulgação pública dos mesmos.

d) A Convenção de Montreal³

A relatora considera que os passageiros europeus deveriam ser protegidos por estas regras, independentemente da companhia com que voem, e que é necessário inscrever no regulamento a obrigação de todas as companhias que escalam os aeroportos da União respeitarem as disposições da Convenção de Montreal.

6. A comunicação de ocorrências na aviação civil

A Comissão decidiu não proceder a uma revisão da Directiva 2003/42/CE⁴ por considerar prematura uma alteração desta legislação. Contudo, a proposta de regulamento faz-lhe referência⁵.

Ora, o sistema de comunicação de ocorrências não funciona de maneira óptima.

¹ Estes planos de crise poderiam inspirar-se no modelo da circular 285/AN/166 da OIAC e deveriam ser auditados.

² Investigação de segurança, eventualmente, inquérito judicial, pagamento de indemnizações, identificação dos restos mortais, etc.

³ A Convenção de Montreal para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, que entrou em vigor em 28 de Junho de 2004, rege, nomeadamente, a questão da responsabilidade civil das transportadoras aéreas em relação às vítimas de acidentes aéreos e às suas famílias. Noventa e três Estados são actualmente Partes nesta Convenção.

⁴ Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil (JO L 167 de 4.7.2003, p. 23).

⁵ N.º 3 do artigo 15.º da supracitada proposta de regulamento.

Com efeito, apenas uma parte dos Estados-Membros alimenta o repositório central ECCAIRS (European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems)¹, que deve integrar todas as ocorrências registadas na União.

Acresce que ninguém é responsável pela análise dos dados contidos no repositório ECCAIRS a nível europeu.

Ora, a análise desses dados seria extremamente útil para a segurança aérea².

A relatora gostaria de desenvolver as disposições previstas na presente proposta de regulamento, em especial para solicitar à AESA que, em cooperação com os Estados, analise e classifique a informação contida no repositório ECCAIRS.

¹ Criado pelo 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, comunicadas em conformidade com a Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JÓ L 294 de 13.11.2007, p. 3).

² Essa análise tornaria possível a identificação de tendências para a recorrência de determinados incidentes e diminuir o risco de acidente, permitindo a adopção de recomendações de segurança para remediar as deficiências constatadas.

PROCESSO

Título	Investigação e prevenção de acidentes e de incidentes na aviação civil		
Referências	COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD)		
Data de apresentação ao PE	29.10.2009		
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 12.11.2009		
Relator(es) Data de designação	Christine De Veyrac 9.11.2009		
Exame em comissão	1.3.2010	28.4.2010	31.5.2010
Data de aprovação	1.6.2010		
Resultado da votação final	+: 39	–: 0	0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Roberts Zīle		
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Markus Ferber, Jelko Kacin, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Sabine Wils		
Data de entrega	10.6.2010		