Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B REGULAMENTO (UE) N.º 996/2010 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 20 de Outubro de 2010

relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 295 de 12.11.2010, p. 35)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014	L 122	18	24.4.2014
►M2	Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de julho de 2018	L 212	1	22.8.2018

▼B

REGULAMENTO (UE) N.º 996/2010 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 20 de Outubro de 2010

relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Directiva 94/56/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento visa reforçar a segurança da aviação, garantindo níveis de eficácia, de celeridade e de qualidade elevados nas investigações de segurança da aviação civil europeia, cujo único objectivo é a prevenção de futuros acidentes e incidentes, sem apurar culpas nem imputar responsabilidades, inclusive através da criação de uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil. Além disso, estabelece normas sobre a disponibilização atempada de informações relativas a todas as pessoas e mercadorias perigosas a bordo de uma aeronave envolvida num acidente. Visa igualmente melhorar a assistência às vítimas de acidentes aéreos e aos seus familiares.

2. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

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

   a) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido:

      — à sua presença na aeronave, ou

      — ao contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido da aeronave, ou

      — à exposição directa ao sopro dos reactores,

▼B

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

b) A aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afectem negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo e que normalmente exigiriam uma reparação considerável ou a substituição do componente afectado, excepto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitem a um único motor (incluindo a sua blindagem ou acessórios), às hélices, pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneumáticos, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, pára-brisas, revestimento da aeronave (como pequenas amolgadelas ou perfurações), ou em caso de danos menores nas hélices, pás principais, trem de aterragem, e danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves (incluindo perfurações do radome); ou

c) A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível;

2. «Representante acreditado», uma pessoa designada por um Estado, com base nas suas qualificações, para participar numa investigação de segurança realizada por outro Estado. O representante acreditado designado por um Estado-Membro pertence a uma autoridade responsável por investigações de segurança;

3. «Conselheiro», uma pessoa nomeada por um Estado, com base nas suas qualificações, para prestar assistência ao seu representante acreditado no âmbito de uma investigação de segurança;

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

5. «Ferimento mortal», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte nos 30 dias seguintes à data do acidente;

6. «Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave para facilitar as investigações de segurança em caso de acidente ou incidente;

7. «Incidente», uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afecte ou possa afectar a segurança das operações;

8. «Normas e práticas recomendadas internacionais», as normas e práticas recomendadas a nível internacional em matéria de investigação de acidentes e incidentes com aeronaves aprovadas em conformidade com o artigo 37.º da Convenção de Chicago;

▼B

9. «Investigador responsável», uma pessoa responsável, por força das suas qualificações, pela organização, realização e controlo de uma investigação de segurança;

10. «Operador», uma pessoa singular ou colectiva que opere ou que se proponha operar uma ou mais aeronaves;

11. «Pessoa envolvida», o proprietário, um membro da tripulação, o operador da aeronave envolvida num acidente ou incidente grave; qualquer pessoa envolvida na manutenção, concepção ou fabrico dessa aeronave ou na formação da sua tripulação; qualquer pessoa envolvida na prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo, informações de voo ou serviços aeroportuários, e que tenha prestado serviços à aeronave; pessoal pertencente à autoridade nacional de aviação civil; pessoal da AESA;

12. «Relatório preliminar», a comunicação utilizada para a rápida difusão dos dados obtidos nas primeiras etapas da investigação;

13. «Familiares», a família directa e/ou os parentes próximos e/ou outras pessoas intimamente ligadas à vítima do acidente, nos termos do disposto na legislação nacional do país da vítima;

14. «Investigação de segurança», as actividades realizadas por uma autoridade responsável por investigações de segurança a fim de prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, que compreendem a recolha e análise de informações, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou dos factores contribuintes e, se for caso disso, a formulação de recomendações de segurança;

15. «Recomendação de segurança», uma proposta formulada por uma autoridade responsável por investigações de segurança, baseada em informações obtidas na sequência de uma investigação de segurança ou a partir de outras fontes, nomeadamente estudos sobre segurança, que tem por objectivo a prevenção de acidentes e incidentes;

16. «Incidente grave», um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente, o que, no caso das aeronaves tripuladas, se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com vista à realização de um voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas ou, no caso das aeronaves não tripuladas, entre o momento em que a aeronave está pronta para avançar com vista à realização de um voo e o momento em que fica imobilizada no final do voo e o sistema de propulsão primária é desligado (no anexo figura uma lista de exemplos de incidentes graves);

17. «Ferimento grave», um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente, do qual resulte uma das seguintes consequências:

▼B

a) Hospitalização por um período superior a 48 horas, no prazo de sete dias a contar da data em que o ferimento foi recebido;

b) Fracturas ósseas, excepto fracturas simples dos dedos ou do nariz;

c) Lacerações que provoquem hemorragias graves ou lesões de nervos, músculos ou tendões;

d) Lesões de órgãos internos;

e) Queimaduras de segundo ou terceiro grau ou queimaduras que afectem mais de 5 % da superfície do corpo;

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

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se às investigações de segurança efectuadas a acidentes e incidentes graves da aviação civil:

a) Ocorridos nos territórios dos Estados-Membros aos quais se aplicam os Tratados, em conformidade com as obrigações internacionais dos Estados-Membros;

b) Que envolvam aeronaves registadas num Estado-Membro ou operadas por empresas estabelecidas num Estado-Membro, que tenham ocorrido fora dos territórios dos Estados-Membros aos quais se aplicam os Tratados, caso essas investigações não sejam realizadas por outro Estado;

c) Para os quais um Estado-Membro tem direito, de acordo com as normas e práticas recomendadas internacionais, a designar um representante acreditado para participar na qualidade de Estado de registo, de Estado do operador, de Estado de projecto, de Estado de fabrico ou de Estado que fornece informações, instalações ou peritos, a pedido do país terceiro que realiza a investigação;

d) Em que o país terceiro que realiza a investigação autoriza um Estado-Membro que tenha um interesse especial em virtude de nacionais seus terem sofrido ferimentos graves ou mortais a nomear um perito.

2. O presente regulamento é igualmente aplicável a questões respeitantes à disponibilidade em tempo útil das informações relativas a todas as pessoas e mercadorias perigosas a bordo de uma aeronave envolvida num acidente e à assistência às vítimas de acidentes de aviação e suas famílias.

3. O presente regulamento não é aplicável às investigações de segurança de acidentes e incidentes graves com aeronaves que prestem serviços militares, aduaneiros, policiais ou similares, a não ser que o Estado-Membro interessado assim o determine, em conformidade com o n.º 4 do artigo 5.º e com a legislação nacional.

Artigo 4.º

Autoridade responsável pelas investigações de segurança na aviação civil

1. Os Estados-Membros devem garantir que as investigações de segurança sejam realizadas ou supervisadas sem interferências externas por uma autoridade nacional permanente responsável pelas investigações de segurança no sector da aviação civil («autoridade responsável pelas

▼B

investigações de segurança») capaz de realizar uma investigação de segurança completa, pelos seus próprios meios ou através de acordos com outras autoridades responsáveis por investigações de segurança.

2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança é funcionalmente independente, nomeadamente das autoridades aeronáuticas responsáveis pela aeronavegabilidade, pela certificação, pelas operações aéreas, pela manutenção, pelo licenciamento, pelo controlo do tráfego aéreo ou pelas operações aeroportuárias e, em geral, de qualquer outra parte ou entidade cujos interesses ou atribuições possam colidir com a missão que lhe foi confiada ou influenciar a sua objectividade.

3. A autoridade responsável pelas investigações de segurança, ao realizar as investigações de segurança, não solicita nem aceita instruções de terceiros e exerce plena autoridade sobre a realização das investigações de segurança.

4. As actividades confiadas à autoridade responsável pelas investigações de segurança podem também incluir a recolha e a análise de informações relacionadas com a segurança da aviação, nomeadamente para efeitos de prevenção de acidentes, na medida em que essas actividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matéria regulamentar, administrativa ou de normalização.

5. A fim de informar o público acerca do nível geral de segurança da aviação, é publicado anualmente um relatório sobre a segurança a nível nacional. Nessa análise, não devem ser reveladas as fontes de informação de carácter confidencial.

6. A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve ser dotada pelo seu Estado-Membro dos meios necessários para exercer as suas atribuições de forma independente e deverá dispor de recursos suficientes para o efeito. Em particular:

a) O seu chefe e/ou, tratando-se de uma autoridade multimodal, o chefe do ramo da aviação deve possuir experiência e competências no domínio da segurança da aviação civil que lhe permitam desempenhar as suas funções em conformidade com o presente regulamento e com a legislação nacional;

b) Os investigadores devem ter um estatuto que lhes dê as garantias de independência necessárias;

c) A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve incluir pelo menos um investigador disponível capaz de exercer a função de investigador responsável em caso de acidente grave de aviação;

d) A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve dispor de um orçamento que lhe permita exercer as suas atribuições;

▼B

e) A autoridade responsável pelas investigações de segurança deve ter à sua disposição, directamente ou por via da cooperação a que se refere o artigo 6.º, ou ainda através de acordos com outras autoridades ou entidades nacionais, pessoal qualificado e instalações adequadas, incluindo escritórios e hangares que permitam armazenar e examinar as aeronaves, o seu conteúdo e os seus destroços.

▼M2

Artigo 5.º

Investigação obrigatória

1. Todos os acidentes ou incidentes graves que envolvam aeronaves a que se aplica o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) são objeto de uma investigação de segurança no Estado-Membro em que ocorreu o acidente ou incidente grave.

2. Caso uma aeronave a que se aplica o Regulamento (UE) 2018/1139, registada num Estado-Membro, esteja envolvida num acidente ou incidente grave e não seja possível determinar de forma conclusiva que o local da ocorrência se situa no território de um certo Estado, a autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado-Membro de registo realiza uma investigação de segurança.

3. O âmbito das investigações de segurança referidas nos n.os 1, 2 e 4, e o procedimento a seguir para realizar essas investigações de segurança são definidos pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, tendo em conta as consequências do acidente ou incidente grave, bem como os ensinamentos que espera colher dessas mesmas investigações a fim de reforçar a segurança da aviação.

4. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança podem decidir investigar outros incidentes para além dos referidos nos n.os 1 e 2, bem como os acidentes ou incidentes graves com outros tipos de aeronaves, em conformidade com a legislação nacional dos Estados-Membros, sempre que deles esperem colher ensinamentos em matéria de segurança.

5. Em derrogação do disposto nos n.os 1 e 2 do presente artigo, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pode decidir, tendo em conta os ensinamentos que possam ser úteis para a melhoria da segurança da aviação, não dar início a uma investigação de segurança caso o acidente ou incidente grave envolva uma aeronave não tripulada para a qual não seja exigido qualquer certificado nem declaração nos termos do artigo 56.º, n.os 1 e 5, do Regulamento (UE) 2018/1139, ou uma aeronave tripulada com uma massa máxima à descolagem igual ou inferior a 2 250 kg, na condição de não se ter registado qualquer vítima mortal ou ferido grave.

([1]) Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 e Diretivas 2014/30/UE, e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento do Conselho (CEE) n.º 3922/91 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

▼M2

6. As investigações de segurança referidas nos n.os 1, 2 e 4 não têm em caso algum por objetivo apurar culpas ou imputar responsabilidades. São independentes, distintas e sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

▼B

Artigo 6.º

Cooperação entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança

1. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança de um Estado-Membro podem solicitar a assistência das suas congéneres de outros Estados-Membros. Se, na sequência de um pedido, uma autoridade responsável pelas investigações de segurança consentir em prestar assistência, essa assistência deve, na medida do possível, ser prestada a título gratuito.

2. Uma autoridade responsável pelas investigações de segurança pode delegar a realização da investigação de um acidente ou incidente grave noutra autoridade responsável pelas investigações de segurança, sob reserva de acordo mútuo, devendo facilitar o processo de investigação a realizar por essa outra autoridade.

Artigo 7.º

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

1. Os Estados-Membros devem garantir que as suas autoridades responsáveis pelas investigações de segurança criem entre si uma rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil («a rede»), composta pelos chefes das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança em cada um dos Estados-Membros e/ou, caso se trate de uma autoridade multimodal, pelo chefe do seu ramo da aviação, ou pelos seus representantes, incluindo um presidente escolhido de entre eles por um período de três anos.

Em estreita consulta com os membros da rede, o presidente elabora o programa de trabalho anual da rede, que deve cumprir os objectivos e ir ao encontro das responsabilidades estabelecidas nos n.os 2 e 3, respectivamente. A Comissão transmite o programa de trabalho ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O presidente elabora também a ordem do dia das reuniões da rede.

2. A rede procura melhorar a qualidade das investigações realizadas pelas autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e reforçar a independência das autoridades. Mais concretamente, deve encorajar normas de elevada qualidade no que diz respeito aos métodos de investigação e à formação dos investigadores.

3. A fim de atingir os objectivos fixados no n.º 2, a rede é responsável, nomeadamente, pelo seguinte:

a) Formular sugestões e prestar aconselhamento às instituições da União sobre todos os aspectos de desenvolvimento e aplicação das políticas e normas da União relacionadas com as investigações de segurança e com a prevenção de acidentes e incidentes;

▼B

b) Promover a partilha de informações úteis para a melhoria da segurança da aviação e promover de forma activa uma cooperação estruturada entre as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, a Comissão, a AESA e as autoridades nacionais da aviação civil;

c) Coordenar e organizar, se for caso disso, «avaliações pelos pares», acções de formação pertinentes e programas de desenvolvimento de competências para os investigadores;

d) Promover as melhores práticas em matéria de investigações de segurança a fim de desenvolver uma metodologia comum da União no domínio das investigações de segurança e elaborar um inventário dessas práticas;

e) Reforçar os meios de investigação das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, nomeadamente por via do desenvolvimento e da gestão de um quadro para a partilha de recursos;

f) Fornecer, a pedido das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança de um Estado-Membro para efeitos da aplicação do artigo 6.º, assistência adequada, incluindo, nomeadamente, uma lista dos investigadores, dos equipamentos e dos meios disponíveis noutros Estados-Membros para a sua eventual utilização pela autoridade que realize uma investigação;

g) Ter acesso às informações constantes da base de dados a que se refere o artigo 18.º, e analisar as recomendações de segurança nela incluídas a fim de identificar recomendações de segurança importantes, relevantes a nível da União.

4. A Comissão informa regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho sobre as actividades da rede. O Parlamento Europeu é igualmente informado sempre que o Conselho ou a Comissão apresentem pedidos à rede.

5. Os membros da rede não solicitam nem aceitam instruções de quaisquer entidades que possam comprometer a independência das investigações de segurança.

6. A AESA deve, se adequado, ser convidada para participar nas reuniões da rede, na qualidade de observadora. A rede também pode convidar para participarem nas suas reuniões observadores pertencentes a autoridades responsáveis por investigações de segurança de países terceiros e outros peritos relevantes.

7. A Comissão deve ser estreitamente associada aos trabalhos da rede e obter o necessário apoio da parte desta sobre aspectos relevantes relacionados com a elaboração da política e da regulamentação da União no domínio da investigação e prevenção de acidentes na aviação civil. A Comissão deve dar todo o apoio necessário à rede, incluindo, nomeadamente, assistência para a preparação e organização das suas reuniões, bem como para a publicação de um relatório anual sobre as actividades da rede. A Comissão transmite o relatório anual ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 8.º

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

1. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança convidam, desde que o requisito da não existência de conflitos de interesses

▼B

seja satisfeito, a AESA e as autoridades nacionais da aviação civil dos Estados-Membros em causa a nomear, no quadro das suas competências respectivas, um representante para participar:

a) Na qualidade de conselheiro do investigador responsável, em todas as investigações de segurança realizadas nos termos dos n.os 1 e 2 do artigo 5.º no território de um Estado-Membro ou no local referido no n.º 2 do artigo 5.º, sob o controlo e à discrição do investigador responsável;

b) Na qualidade de conselheiro nomeado nos termos do presente regulamento, para prestar assistência ao representante ou representantes acreditados dos Estados-Membros em todas as investigações de segurança realizadas num país terceiro para as quais uma autoridade responsável pelas investigações de segurança seja convidada a designar um representante acreditado em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionais para a investigação de acidentes e incidentes com aeronaves, sob a supervisão do representante acreditado.

2. Os participantes referidos no n.º 1 têm, nomeadamente, o direito de:

a) Visitar o local do acidente e examinar os destroços;

b) Propor temas para interrogatórios e obter depoimentos de testemunhas;

c) Receber cópias de toda a documentação pertinente e obter informações factuais relevantes;

d) Participar na leitura dos registos gravados, com excepção dos gravadores de áudio e vídeo da cabina de pilotagem;

e) Participar nas actividades de investigação fora do local do acidente, designadamente perícias a componentes, testes e simulações, reuniões de informação técnica e de acompanhamento técnico, salvo nas que tiverem por objectivo determinar as causas ou formular recomendações de segurança.

3. A AESA e as autoridades nacionais da aviação civil prestam apoio nas investigações em que participem, disponibilizando à autoridade responsável pela investigação de segurança em causa as informações, os conselheiros e os equipamentos solicitados.

Artigo 9.º

Obrigação de notificar acidentes e incidentes graves

1. Qualquer pessoa envolvida que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente ou de um incidente grave notifica imediatamente a autoridade responsável pelas investigações de segurança competente do Estado da ocorrência.

▼B

2. A autoridade responsável pelas investigações de segurança notifica imediatamente a Comissão, a AESA, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), os Estados-Membros e os países terceiros em causa, em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionais, da ocorrência de quaisquer acidentes ou incidentes graves de que tenha sido notificada.

Artigo 10.º

Participação dos Estados-Membros nas investigações de segurança

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

2. Os representantes acreditados do Estado de projecto são nomeados pela autoridade responsável pelas investigações de segurança do Estado-Membro em cujo território se situa o estabelecimento principal do titular do certificado de tipo da aeronave ou do grupo motopropulsor.

Artigo 11.º

Estatuto dos investigadores de segurança

1. Uma vez nomeado por uma autoridade responsável por investigações de segurança, e sem prejuízo de eventuais investigações judiciais, o investigador responsável tem poderes para tomar as medidas necessárias para satisfazer as exigências da investigação de segurança.

2. Não obstante os deveres de confidencialidade decorrentes dos actos jurídicos da União ou da legislação nacional, o investigador responsável tem, nomeadamente, o direito de:

a) Aceder imediata e livremente ao local do acidente ou incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos seus destroços;

b) Assegurar a elaboração imediata de uma lista de elementos de prova e a recolha controlada dos destroços ou componentes para realização de perícias ou análises;

c) Aceder de imediato e controlar os registadores de voo, os seus conteúdos e quaisquer outras gravações relevantes;

d) Solicitar, e contribuir para, uma autópsia completa dos corpos das pessoas mortalmente feridas e aceder de imediato aos resultados desses exames ou dos testes efectuados a amostras recolhidas;

▼B

e) Solicitar as perícias médicas efectuadas às pessoas envolvidas na operação da aeronave ou solicitar que sejam realizadas análises das amostras recolhidas dessas pessoas e aceder de imediato aos resultados dessas perícias ou análises;

f) Convocar e ouvir testemunhas e requerer que apresentem ou produzam informações ou elementos de prova pertinentes para a investigação de segurança;

g) Aceder livremente às informações ou registos pertinentes na posse do proprietário, do titular do certificado de tipo, da organização responsável pela manutenção, do organismo de formação, do operador ou do construtor da aeronave, das autoridades responsáveis pela aviação civil, da AESA e dos prestadores de serviços de navegação aérea ou dos operadores aeroportuários.

3. O investigador responsável torna extensíveis aos seus peritos e conselheiros, bem como aos representantes acreditados, e aos peritos e conselheiros destes últimos, os direitos enumerados no n.º 2, na medida do necessário para lhes permitir participarem eficazmente na investigação de segurança. Esses direitos não prejudicam os direitos dos investigadores e dos peritos designados pela autoridade responsável pela investigação judicial.

4. Qualquer pessoa que participe nas investigações de segurança deve desempenhar as suas funções com independência e não deve solicitar nem aceitar instruções de nenhuma outra pessoa que não seja o investigador responsável ou o representante acreditado.

Artigo 12.º

Coordenação das investigações

1. Caso seja também aberta uma investigação judicial, o investigador responsável é informado do facto. Nesse caso, o investigador responsável deve assegurar a rastreabilidade e manter a custódia dos registadores de voo e de todas as provas materiais. A autoridade judicial pode designar um funcionário dessa autoridade para acompanhar os registadores de voo ou as provas materiais até ao local em que se procederá à sua leitura ou tratamento. Se as perícias ou análises dessas provas materiais forem susceptíveis de as alterar, danificar ou destruir, é necessário obter o acordo prévio das autoridades judiciais, sem prejuízo da legislação nacional. A falta de acordo num prazo razoável em conformidade com os acordos antecipados a que se refere o n.º 3, não superior a duas semanas após o pedido, não impede o investigador responsável de realizar a perícia ou a análise. Caso a autoridade judicial tenha o direito de apreender elementos de prova, o investigador responsável pode ter acesso imediato e ilimitado a esses elementos de prova e à sua utilização.

2. Se, no decurso de uma investigação de segurança, se souber ou suspeitar que o acidente ou incidente grave foi causado por um acto de interferência ilícita previsto na legislação nacional, nomeadamente em

▼B

matéria de investigação de acidentes, o investigador responsável informa imediatamente as autoridades competentes. Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, as informações pertinentes recolhidas no quadro da investigação de segurança são imediatamente partilhadas com essas autoridades, e, mediante pedido, qualquer material pertinente também pode ser transferido para essas autoridades. A partilha dessas informações e desses materiais não prejudica o direito da autoridade responsável pelas investigações de segurança de prosseguir a investigação de segurança, em coordenação com as autoridades para as quais possa ter sido transferido o controlo do local.

3. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, por um lado, e outras autoridades susceptíveis de participar nas actividades relacionadas com a investigação de segurança, como sejam as autoridades judiciais, da aviação civil, de busca e salvamento, por outro, cooperem entre si mediante a celebração de acordos antecipados.

Esses acordos devem respeitar a independência da autoridade responsável pelas investigações de segurança e permitir que a investigação técnica seja realizada de forma diligente e eficaz. Os acordos antecipados devem abranger, nomeadamente, os seguintes aspectos:

a) O acesso ao local do acidente;

b) A preservação dos elementos de prova e o acesso aos mesmos;

c) As informações iniciais e intercalares sobre o estado de adiantamento de cada processo;

d) O intercâmbio de informações;

e) A utilização apropriada das informações de segurança;

f) A resolução de conflitos.

Os Estados-Membros comunicam esses acordos à Comissão, que os transmite, para conhecimento, ao presidente da rede, ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 13.º

Preservação dos elementos de prova

1. Cabe ao Estado-Membro em cujo território ocorreu o acidente ou o incidente grave garantir o tratamento seguro de todos os elementos de prova e tomar todas as medidas razoáveis para os proteger e para manter sob custódia a aeronave, o seu conteúdo e os seus destroços durante todo o período necessário para efeitos de uma investigação de segurança. A protecção dos elementos de prova inclui a preservação, em suporte fotográfico ou outro, de todas as provas que possam ser eliminadas, apagadas, perdidas ou destruídas. A custódia inclui a protecção contra outros danos, acesso de pessoas não autorizadas, furto e deterioração.

2. Enquanto se aguarda a chegada dos investigadores de segurança, é proibido alterar o estado do local do acidente, recolher amostras do local, deslocar a aeronave, o seu conteúdo ou os seus destroços ou recolher amostras dos mesmos, a não ser que tal se justifique por razões

▼B

de segurança ou de assistência aos feridos, ou se faça com o consentimento expresso das autoridades que detêm o controlo do local e, se possível, em consulta com a autoridade responsável pela investigação de segurança.

3. As pessoas envolvidas tomam todas as medidas necessárias para conservar os documentos, materiais e gravações relacionadas com o evento, nomeadamente para impedir que as gravações de conversas e mensagens de alerta sejam apagadas após o voo.

Artigo 14.º

Protecção das informações de segurança sensíveis

1. Os registos a seguir enumerados não podem ser disponibilizados nem utilizados para fins distintos da investigação de segurança:

a) Declarações recolhidas pela autoridade responsável durante a investigação de segurança;

b) Registos que revelem a identidade das pessoas que tenham fornecido elementos de prova no contexto da investigação de segurança;

c) Informações recolhidas pela autoridade responsável pelas investigações de segurança de natureza particularmente sensível ou pessoal, incluindo informações relacionadas com a saúde das pessoas;

d) Elementos produzidos ulteriormente, no decurso da investigação, como notas, rascunhos, pareceres escritos pelos investigadores ou opiniões expressas durante a análise das informações, incluindo as informações dos registadores de voo;

e) Informações e elementos de prova fornecidos por investigadores de outros Estados-Membros ou de países terceiros em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionais, caso a respectiva autoridade responsável pelas investigações de segurança assim o solicite;

f) Projectos de relatórios preliminares ou finais ou balanços intermédios;

g) Gravações de áudio e vídeo da cabina de pilotagem e respectivas transcrições, bem como gravações de áudio realizadas no interior das unidades de controlo do tráfego aéreo, assegurando também que as informações não relevantes para a investigação de segurança, nomeadamente informações relacionadas com a privacidade das pessoas, sejam devidamente protegidas, sem prejuízo do disposto no n.º 3.

2. Os registos a seguir enumerados não podem ser disponibilizados nem utilizados para fins distintos da investigação de segurança ou para outros fins que visem melhorar a segurança da aviação:

a) Todas as comunicações entre pessoas que estiveram envolvidas na operação da aeronave;

b) Gravações escritas ou electrónicas e transcrições de gravações das unidades de controlo de tráfego aéreo, incluindo relatórios e resultados elaborados para fins internos;

▼B

c) Cartas de transmissão ao destinatário de recomendações de segurança da autoridade responsável pelas investigações de segurança, se a autoridade que emite a recomendação assim o solicitar;

d) Relatórios de ocorrências previstos na Directiva 2003/42/CE.

As gravações do registador de voo não podem ser disponibilizadas nem utilizadas para fins distintos da investigação de segurança, da aeronavegabilidade ou da manutenção, excepto se forem anonimizadas e divulgadas mediante procedimentos seguros.

3. Não obstante o disposto nos n.os 1 e 2, a administração da justiça ou a autoridade responsável pela decisão da divulgação dos registos de acordo com o direito nacional pode decidir que os benefícios da divulgação dos registos referidos nos n.os 1 e 2 para quaisquer outros fins autorizados por lei são superiores ao impacto negativo nacional e internacional que essa acção possa ter na investigação em curso ou em qualquer investigação de segurança ulterior. Os Estados-Membros podem decidir limitar os casos em que uma tal decisão de divulgação pode ser tomada, em conformidade com os actos jurídicos da União.

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

4. Só podem ser divulgados os dados estritamente necessários para os fins referidos no n.º 3.

Artigo 15.º

Comunicação de informações

1. O pessoal da autoridade responsável pelas investigações de segurança, ou qualquer outra pessoa convidada a participar ou a contribuir para a investigação de segurança, é vinculado pelas regras aplicáveis ao sigilo profissional, inclusive no que diz respeito ao anonimato das pessoas envolvidas num acidente ou incidente grave, nos termos da legislação em vigor.

2. Sem prejuízo das obrigações previstas nos artigos 16.º e 17.º, a autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica as informações que considerar relevantes para a prevenção de acidentes ou de incidentes graves às pessoas responsáveis pelo fabrico ou pela manutenção das aeronaves ou do seu equipamento aeronáutico e às pessoas ou entidades jurídicas responsáveis pela operação das aeronaves ou pela formação do pessoal.

3. Sem prejuízo das obrigações estabelecidas nos artigos 16.º e 17.º, a autoridade responsável pelas investigações de segurança e o representante ou representantes acreditados a que se refere o artigo 8.º comunicam à AESA e às autoridades nacionais da aviação civil as informações factuais pertinentes obtidas durante a investigação de segurança,

▼B

com excepção das informações referidas no artigo n.º 1 do artigo 14.º, ou de informações que possam causar conflitos de interesses. As informações recebidas pela AESA e pelas autoridades nacionais da aviação civil são protegidas ao abrigo do artigo 14.º, dos actos jurídicos aplicáveis da União e da legislação nacional.

4. A autoridade responsável pelas investigações de segurança está autorizada a informar as vítimas e os seus familiares ou as suas associações representativas, ou a publicar informações sobre as observações factuais, os procedimentos da investigação de segurança, eventuais relatórios ou conclusões preliminares e/ou recomendações de segurança, desde que essas informações não comprometam os objectivos da investigação de segurança e respeitem integralmente a legislação aplicável à protecção dos dados pessoais.

5. Antes de tornar públicas as informações referidas no n.º 4, a autoridade responsável pelas investigações de segurança envia essas informações às vítimas e aos seus familiares, ou às suas associações representativas, de forma que não comprometa os objectivos da investigação de segurança.

Artigo 16.º

Relatório da investigação

1. Cada investigação de segurança deve ser concluída por um relatório elaborado de forma adequada ao tipo e à gravidade do acidente ou incidente grave. O relatório deve declarar que o único objectivo das investigações de segurança é prevenir futuros acidentes e incidentes, e não apurar culpas ou imputar responsabilidades. O relatório deve conter, se adequado, recomendações no domínio da segurança.

2. O relatório deve proteger o anonimato de todas as pessoas envolvidas no acidente ou incidente grave.

3. Caso as investigações de segurança dêem lugar a relatórios antes de concluída a investigação, antes de os relatórios serem publicados a autoridade responsável pelas investigações de segurança pode pedir às autoridades em causa, nomeadamente à AESA, e, através delas, ao titular do certificado de concepção, ao fabricante e ao operador em causa, que apresentem comentários. As entidades consultadas ficam vinculadas pelas regras de sigilo profissional aplicáveis no que respeita ao teor da consulta.

4. Antes da publicação do relatório final, a autoridade responsável pelas investigações de segurança pede às autoridades em causa, nomeadamente à AESA, e, através delas, ao titular do certificado de concepção, ao fabricante e ao operador em causa, que apresentem comentários. As entidades consultadas ficam vinculadas pelas regras de sigilo profissional aplicáveis no que se refere ao teor da consulta. Para o efeito, a autoridade responsável pelas investigações de segurança observa as normas e práticas recomendadas internacionais.

5. As informações a que se refere o artigo 14.º só podem constar do relatório se forem relevantes para a análise do acidente ou incidente grave. As informações ou partes de informações não pertinentes para essa análise não podem ser divulgadas.

▼B

6. A autoridade responsável pelas investigações de segurança torna público o relatório final com a maior brevidade e, se possível, num prazo não superior a 12 meses a contar da data do acidente ou incidente grave.

7. Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de 12 meses, a autoridade responsável pelas investigações de segurança apresenta um balanço intermédio pelo menos em cada data de aniversário do acidente ou incidente grave, descrevendo de forma detalhada os progressos da investigação e os problemas de segurança eventualmente encontrados.

8. A autoridade responsável pelas investigações de segurança envia, o mais rapidamente possível, uma cópia dos relatórios finais e das recomendações de segurança:

a) Às autoridades responsáveis pelas investigações de segurança e às autoridades da aviação civil dos Estados em causa, bem como à OACI, de acordo com as normas e práticas recomendadas internacionais;

b) Aos destinatários das recomendações de segurança contidas no relatório;

c) À Comissão e à AESA, salvo se o relatório estiver publicamente disponível por via electrónica, caso em que a autoridade responsável pelas investigações de segurança apenas as notifica desse facto.

Artigo 17.º

Recomendações de segurança

1. Em qualquer fase da investigação de segurança, a autoridade responsável pelas investigações de segurança, após consulta apropriada às partes relevantes, recomenda, por carta de transmissão datada, enviada às autoridades em causa, incluindo as de outros Estados-Membros ou países terceiros, qualquer medida prevista que considere necessário ser tomada prontamente para melhorar a segurança da aviação civil.

2. Uma autoridade responsável por investigações de segurança pode igualmente formular recomendações de segurança com base em estudos ou na análise de uma série de investigações ou de outras actividades realizadas em conformidade com o n.º 4 do artigo 4.º

3. A formulação de uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade relativamente a um acidente, a um incidente grave ou a um incidente.

Artigo 18.º

Acompanhamento das recomendações de segurança e respectiva base de dados

1. O destinatário de uma recomendação de segurança acusa a recepção da carta de transmissão e informa a autoridade responsável pelas investigações de segurança que formulou a recomendação, no prazo de 90 dias a contar da data de recepção dessa carta, das medidas tomadas ou em estudo e, se adequado, do tempo necessário para a sua aplicação e, no caso de não ser tomada qualquer medida, da respectiva justificação.

▼B

2. No prazo de 60 dias a contar da recepção da resposta, a autoridade responsável pelas investigações de segurança comunica ao destinatário se considera ou não adequada a sua resposta e, caso discorde da decisão de não tomar nenhuma medida, comunica-lhe as suas razões.

3. Cada autoridade responsável por investigações de segurança aplica procedimentos para registar as medidas tomadas em resposta às recomendações de segurança que formula.

4. As entidades que receberem uma recomendação de segurança, incluindo as autoridades responsáveis pela segurança da aviação civil ao nível dos Estados-Membros e da União, aplicam procedimentos para controlar os progressos das medidas tomadas em resposta às recomendações de segurança recebidas.

5. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança registam no repositório central estabelecido nos termos do 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 ([1]), todas as recomendações de segurança formuladas em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 17.º, bem como as respostas correspondentes. As autoridades responsáveis pelas investigações de segurança devem igualmente registar no repositório central todas as recomendações de segurança recebidas de países terceiros.

▼M1

———————

▼B

Artigo 20.º

Informações sobre pessoas e mercadorias perigosas a bordo

1. As transportadoras aéreas da União que operam voos cujos pontos de chegada ou de partida sejam aeroportos localizados no território dos Estados-Membros a que se aplicam os Tratados, bem como as transportadoras aéreas de países terceiros que operam voos cujo ponto de partida sejam esses mesmos aeroportos, adoptam procedimentos que permitam elaborar:

a) Logo que possível, e no prazo máximo de duas horas a contar da notificação da ocorrência de um acidente com a aeronave, uma lista validada, com base nas melhores informações disponíveis, de todas as pessoas a bordo; e

b) Imediatamente após a notificação da ocorrência de um acidente com a aeronave, a lista das mercadorias perigosas a bordo.

2. As listas referidas no n.º 1 são colocadas à disposição da autoridade responsável pelas investigações de segurança, da autoridade designada por cada Estado-Membro para entrar em contacto com os familiares das pessoas a bordo e, se necessário, das unidades médicas que possam necessitar dessas informações para tratar as vítimas.

3. Para uma rápida comunicação aos familiares dos passageiros da presença de familiares seus a bordo da aeronave acidentada, as companhias aéreas proporcionam aos viajantes a oportunidade de indicar o nome e as coordenadas de uma pessoa a contactar em caso de acidente.

([1]) JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

▼B

Estas informações só podem ser utilizadas pelas companhias aéreas em caso de acidente e não podem ser comunicadas a terceiros nem utilizadas para fins comerciais.

4. Os nomes das pessoas a bordo só são tornados públicos depois de os familiares dessas pessoas terem sido informados pelas autoridades competentes. A lista referida na alínea a) do n.º 1 é confidencial, em conformidade com os actos jurídicos da União e com a legislação nacional, e, sob reserva dessas disposições, os nomes das pessoas que figuram nessa lista só são tornados públicos se os familiares das pessoas a bordo não se opuserem.

Artigo 21.º

Assistência às vítimas de acidentes de aviação e aos seus familiares

1. A fim de assegurar uma resposta mais ampla e harmonizada aos acidentes a nível da UE, cada Estado-Membro cria um plano de emergência para os acidentes de aviação civil a nível nacional. Esse plano de emergência inclui igualmente a assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares.

2. Os Estados-Membros asseguram que todas as companhias aéreas estabelecidas no seu território tenham um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares. Estes planos devem ter especialmente em conta o apoio psicológico às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares e permitir que a companhia possa fazer face a um acidente de grande dimensão. Os Estados-Membros fiscalizam os planos de assistência das companhias aéreas estabelecidas no seu território. Os Estados-Membros encorajam igualmente as companhias aéreas dos países terceiros que operam na União a adoptar igualmente um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares.

3. Em caso de ocorrência de um acidente, o Estado-Membro responsável pela investigação, o Estado-Membro de registo da companhia aérea cuja aeronave sofreu o acidente, ou o Estado-Membro que tenha a bordo da aeronave acidentada um número importante de nacionais, devem prever a designação de uma pessoa de referência incumbida de ser o ponto de contacto e de informação das vítimas e dos seus familiares.

4. Os Estados-Membros ou os países terceiros que, em virtude dos ferimentos graves ou mortais sofridos por nacionais seus, tenham um interesse especial num acidente ocorrido nos territórios dos Estados-Membros aos quais se aplicam os Tratados são autorizados a nomear um perito com direito a:

a) Visitar o local do acidente;

b) Aceder às informações factuais pertinentes, cuja divulgação pública tenha sido autorizada pela autoridade responsável pelas investigações de segurança, e às informações sobre os progressos da investigação;

c) Receber uma cópia do relatório final.

▼B

5. Os peritos nomeados nos termos do n.º 4 podem participar, nos termos da legislação aplicável, na identificação das vítimas e nas reuniões com os sobreviventes do seu Estado.

6. Em conformidade com o n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves ([1]), as companhias aéreas dos países terceiros também devem cumprir as obrigações em matéria de seguro estabelecidas nesse regulamento.

Artigo 22.º

Acesso aos documentos e protecção dos dados pessoais

1. O presente regulamento aplica-se sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ([2]).

2. O presente regulamento aplica-se em conformidade com o disposto na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ([3]), e no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados ([4]).

Artigo 23.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável às infracções ao presente regulamento. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 24.º

Alteração do regulamento

O presente regulamento é objecto de revisão, o mais tardar em 3 de Dezembro de 2014. Se a Comissão considerar que o presente regulamento deve ser alterado, solicita à rede que emita um parecer preliminar, que será igualmente transmitido ao Parlamento Europeu, ao Conselho, aos Estados-Membros e à AESA.

Artigo 25.º

Revogação

A Directiva 94/56/CE é revogada.

([1]) JO L 138 de 30.4.2004, p. 1.
([2]) JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.
([3]) JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.
([4]) JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼B

Artigo 26.º

Entrada em vigor

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

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

▼B

ANEXO

Lista de exemplos de incidentes graves

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

— uma situação de quase colisão que exija uma manobra para evitar uma colisão ou uma situação de perigo, ou que poderia ter sido evitada com medidas adequadas,

— impacto com o solo sem perda de controlo evitado por escassa margem,

— descolagem abortada numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efectuadas por helicópteros, ou numa pista desafectada,

— descolagem de uma pista encerrada ou ocupada, de um caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efectuadas por helicópteros, ou de uma pista desafectada,

— aterragem ou tentativa de aterragem numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efectuadas por helicópteros, ou numa pista desafectada,

— desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto,

— incêndio ou fumo na cabina dos passageiros, nos compartimentos de carga ou no motor, mesmo que esses incêndios tenham sido extintos com a utilização de agentes extintores,

— acontecimentos que obriguem a tripulação de voo a utilizar as reservas de oxigénio de emergência,

— falha estrutural da aeronave ou desintegração do motor, incluindo as avarias não controladas dos motores de turbina, não classificadas como acidentes,

— disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo, que afectem significativamente a operação da aeronave,

— incapacidade física da tripulação durante o voo,

— quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência,

— incursões na pista classificadas no nível de gravidade A em conformidade com o manual sobre a Prevenção de Incursões em Pista (Doc. 9870 da OACI), que contém informações sobre as classificações de gravidade,

— incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragens antes da pista, saídas laterais da pista ou transposição dos limites finais da pista,

— falhas dos sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora do plano de voo aprovado ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave,

— falha de mais de um sistema num sistema redundante obrigatório para a orientação do voo e para a navegação.