

## DIRECTIVA 94/56/CE DO CONSELHO

de 21 de Novembro de 1994

que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado (3),

Considerando que deve ser mantido um elevado nível geral de segurança no domínio da aviação civil na Europa e que devem ser efectuados todos os esforços destinados a reduzir o número de acidentes e de incidentes;

Considerando que a rápida realização de inquéritos técnicos sobre acidentes e incidentes no domínio da aviação civil aumenta a segurança aérea, contribuindo para impedir a ocorrência desses acidentes e incidentes;

Considerando que se deve ter em conta a Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, que prevê a aplicação das medidas necessárias para garantir um funcionamento seguro das aeronaves; que, em especial, se deve ter em conta o anexo 13 dessa convenção, que prevê normas e práticas recomendadas internacionais para os inquéritos sobre acidentes de aviação;

Considerando que, de acordo com as normas internacionais previstas no anexo 13, os inquéritos sobre acidentes devem ser realizados sob a responsabilidade do Estado onde o acidente tenha ocorrido;

Considerando que se, em caso de incidente grave, o Estado onde o mesmo tenha ocorrido não efectuar o inquérito, este último deverá ser realizado pelo Estado de registo;

Considerando que os inquéritos sobre incidentes graves devem ser efectuados de modo análogo ao dos inquéritos sobre acidentes;

Considerando que o âmbito dos inquéritos deve ter em conta os ensinamentos que os mesmos podem trazer para a melhoria da segurança;

Considerando que a segurança aérea exige que os inquéritos sejam realizados o mais rapidamente possível;

Considerando que os investigadores devem gozar da maior independência possível no desempenho das suas funções;

Considerando que no respeito pela legislação em vigor em matéria de competência das autoridades responsáveis pelo inquérito judicial e, eventualmente, em estreita colaboração com essas autoridades, os Estados-membros devem providenciar para que os responsáveis pelo inquérito técnico possam desempenhar as suas funções nas melhores condições;

Considerando que os inquéritos sobre acidentes e incidentes no domínio da aviação civil devem ser efectuados por um organismo ou uma entidade independente ou sob o seu controlo para evitar qualquer conflito de interesses e qualquer possível envolvimento nas causas da ocorrência que está a ser investigada;

Considerando que esse organismo ou essa entidade devem estar devidamente equipados para o efeito, podendo incluir nas suas atribuições actividades em matéria de prevenção;

Considerando que os Estados-membros devem tomar medidas destinadas a prestarem-se mutuamente assistência, em caso de necessidade, com vista à realização dos inquéritos;

Considerando que um Estado-membro deve poder delegar noutro Estado-membro a realização de um inquérito;

Considerando que, para a prevenção de acidentes, importa tornar públicas as conclusões dos inquéritos sobre acidentes o mais rapidamente possível;

Considerando que se deve ter em conta o carácter especial de que se revestem os incidentes aquando da divulgação dos resultados dos inquéritos sobre os mesmos;

Considerando que as recomendações de segurança resultantes de um inquérito sobre um acidente ou um incidente devem ser devidamente tomadas em consideração pelos Estados-membros;

(1) JO nº C 257 de 22. 9. 1993, p. 8 e JO nº C 109 de 19. 4. 1994, p. 14.

(2) JO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 18.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Março de 1994 (JO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 9), posição comum do Conselho de 16 de Maio de 1994 (JO nº C 172 de 24. 6. 1994, p. 46) e decisão do Parlamento Europeu de 26 de Outubro de 1994 (JO nº C 323 de 21. 11. 1994).

Considerando que o único objectivo dos inquéritos técnicos consiste na recolha de ensinamentos susceptíveis de evitarem futuros acidentes e incidentes, pelo que a análise da ocorrência e as conclusões e recomendações de segurança formuladas não se destinam a qualquer apuramento de culpas ou determinação de responsabilidades,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

### Artigo 1º

#### Objectivo

A presente directiva tem por objectivo aumentar a segurança aérea facilitando a rápida realização de inquéritos técnicos, cuja finalidade exclusiva é a prevenção de futuros acidentes ou incidentes.

### Artigo 2º

#### Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos inquéritos sobre acidentes e incidentes no domínio da aviação civil que ocorram no território da Comunidade, tendo em conta as obrigações internacionais dos Estados-membros.

2. A presente directiva aplica-se igualmente no exterior do território da Comunidade:

- i) Aos inquéritos sobre acidentes que envolvam aeronaves registadas num Estado-membro, no caso de nenhum inquérito ser realizado por outro Estado;
- ii) Aos inquéritos sobre incidentes graves que envolvam aeronaves registadas num Estado-membro ou exploradas por uma empresa estabelecida num Estado-membro, no caso de nenhum inquérito ser realizado por outro Estado.

### Artigo 3º

#### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) «Acidente», um acontecimento relacionado com a utilização de uma aeronave ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado e no qual:

1. Uma pessoa tenha sofrido um acidente mortal ou ficado gravemente ferida pelo facto de:

- se encontrar na aeronave, ou
- estar em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham soltado dessa aeronave, ou
- estar directamente exposta ao jacto dos reactores,

excepto quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação; ou

2. Uma aeronave tenha sofrido danos ou rupturas estruturais que:

- alterem as suas características de resistência estrutural, de comportamento ou de voo, e
- exijam normalmente uma reparação considerável ou a substituição do componente afectado,

excepto quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem ao motor, à sua blindagem ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, às pontas das asas, às antenas, aos pneumáticos, aos travões, às carenagens, a pequenas amolgadelas ou furos no revestimento da aeronave; ou

3. Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;

b) «Ferimento grave», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente que:

1. Exija a sua hospitalização por um período superior a 48 horas com início no prazo de sete dias a contar da data do ferimento; ou
2. Dê origem a fracturas ósseas (excepto fracturas simples de dedos ou do nariz); ou
3. Dê origem a lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas; ou
4. Ocasione a lesão de qualquer órgão interno; ou
5. Envolver queimaduras de segundo ou terceiro grau ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo; ou
6. Decorra da exposição comprovada a fontes de infecção ou radiações nocivas;

c) «Ferimento mortal», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente que conduza à sua morte no prazo de 30 dias a contar da data desse acidente;

- d) «Causas», quaisquer acções, omissões, acontecimentos, condições ou a conjugação destes factores que conduzam a um acidente ou a um incidente;
- e) «Inquérito», o processo conduzido tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes, constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação da ou das causas e, eventualmente, formulação de recomendações de segurança;
- f) «Investigador responsável», a pessoa a quem incumbe, por força das suas qualificações, a responsabilidade pela organização de um inquérito, bem como pelo desenrolar e controlo do mesmo;
- g) «Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave com a finalidade de facilitar um eventual inquérito sobre acidentes ou incidentes;
- h) «Empresa», qualquer pessoa singular ou colectiva, com ou sem fins lucrativos, ou qualquer organismo oficial com ou sem personalidade jurídica;
- i) «Explorador», qualquer pessoa, organismo ou empresa que se dedique ou que tencione dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves;
- j) «Incidente», um acontecimento que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da exploração;
- k) «Incidente grave», um incidente que envolva circunstâncias que indiquem ter estado iminente a ocorrência de um acidente (do anexo consta uma lista de exemplos de incidentes graves);
- l) «Recomendação de segurança», qualquer proposta do organismo responsável por inquéritos sobre acidentes do Estado que realizou o inquérito técnico, baseada em informações resultantes desse inquérito e elaborada com a intenção de prevenir acidentes e incidentes.

#### Artigo 4º

##### Obrigações de realizar inquéritos

1. Qualquer acidente ou incidente grave deve ser objecto de um inquérito.

No entanto, os Estados-membros podem tomar as medidas necessárias para investigar qualquer incidente não referido no primeiro parágrafo quando o organismo de inquérito considerar que desse incidente podem ser recolhidos ensinamentos em matéria de segurança aérea.

2. O âmbito desses inquéritos e o procedimento a adoptar para os efectuar serão determinados pelo organismo responsável pelos inquéritos tendo em conta os princípios

enunciados e a finalidade da presente directiva e em função dos ensinamentos que o organismo julgar poder recolher do acidente ou do incidente grave para a melhoria da segurança.

3. Os inquéritos referidos no nº 1 não poderão em caso algum ter por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

#### Artigo 5º

##### Estatuto do inquérito

1. Os Estados-membros definirão, no âmbito dos respectivos sistemas jurídicos nacionais, um estatuto jurídico do inquérito que permita aos investigadores responsáveis desempenharem as suas funções do modo mais eficaz e o mais rapidamente possível.

2. Nos termos da legislação em vigor nos Estados-membros e, se for caso disso, em colaboração com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, os investigadores serão autorizados, nomeadamente, a:

- a) Ter livre acesso ao local do acidente ou do incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos destroços;
- b) Efectuar o levantamento imediato de indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise;
- c) Ter acesso imediato ao conteúdo dos registadores de voo e de quaisquer outros registos, assim como à exploração desses elementos;
- d) Ter acesso aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuados nos corpos das vítimas;
- e) Ter acesso imediato aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuados nas pessoas envolvidas na exploração da aeronave;
- f) Proceder à audição de testemunhas;
- g) Ter livre acesso a quaisquer informações pertinentes na posse do proprietário, do explorador ou do construtor da aeronave e das autoridades responsáveis da aviação civil ou do aeroporto.

#### Artigo 6º

##### Organismo ou entidade de inquérito

1. Cada Estado-membro assegurará a realização dos inquéritos técnicos por um organismo ou uma entidade aeronáutica civil permanente ou sob o controlo destes. Esse organismo ou entidade funcionará de modo independente, nomeadamente em relação às autoridades aeronáuticas nacionais responsáveis pela navegabilidade, certificação, operações aéreas, manutenção, concessão de

licenças, controlo do tráfego aéreo ou exploração dos aeroportos e, em geral, em relação a qualquer outra entidade cujos interesses possam entrar em conflito com a missão que lhes é confiada.

2. Não obstante o disposto no nº 1, as actividades confiadas a esse organismo ou a essa entidade poderão ser alargadas à recolha e análise de dados relacionados com a segurança aérea, nomeadamente para efeitos de prevenção, desde que essas actividades não afectem a sua independência e não impliquem qualquer responsabilidade de carácter regulamentar, normativa ou administrativa.

3. Ao organismo ou entidade referidos no nº 1 deverão ser dados os meios necessários ao cumprimento da sua missão, com toda a independência em relação às autoridades referidas no nº 1, devendo esse organismo ou entidade poder obter recursos suficientes para o desempenho das suas funções. Os investigadores desse organismo ou entidade deverão beneficiar de um estatuto que lhes confira as necessárias garantias de independência e incluir, pelo menos, um investigador capaz de exercer a função de investigador responsável em caso de acidente ou incidente grave de aviação civil.

4. Se necessário, o organismo ou entidade de inquérito poderá requerer a assistência de organismos ou de entidades de outros Estados-membros, para que lhe facultem:

a) Instalações, equipamentos e aparelhos que lhes permitam:

- proceder à peritagem dos destroços, dos equipamentos de bordo e de outros objectos com interesse para o inquérito,
- analisar as informações contidas nos registadores de voo,
- arquivar e explorar os dados informáticos respeitantes aos acidentes de aviação civil;

b) Peritos especializados nesse tipo de inquérito, a fim de lhes confiar trabalhos específicos, mas unicamente em caso de inquérito iniciado na sequência de um acidente de grande importância.

Esta assistência deve ser, tanto quanto possível, prestada a título gratuito.

5. Um Estado-membro pode delegar noutro Estado-membro a realização de um inquérito sobre um acidente ou um incidente.

#### *Artigo 7º*

##### **Relatórios sobre acidentes**

1. Qualquer inquérito sobre um acidente deve ser objecto de um relatório cuja forma deverá ser apropriada

ao tipo e à gravidade do acidente. Esse relatório deverá recordar o objectivo exclusivo dos inquéritos indicado no artigo 1º e conter, eventualmente, recomendações de segurança.

2. O organismo ou a entidade de inquérito tornará público o relatório final do acidente o mais rapidamente possível, esforçando-se por não ultrapassar o prazo de 12 meses a contar da data do acidente.

#### *Artigo 8º*

##### **Relatórios sobre incidentes**

1. Qualquer inquérito sobre um incidente deve ser objecto de um relatório cuja forma deverá ser apropriada ao tipo e à gravidade do incidente e conter, eventualmente, recomendações de segurança pertinentes. O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no incidente.

2. O relatório sobre o incidente deverá ser comunicado a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança.

#### *Artigo 9º*

##### **Recomendações de segurança**

Os relatórios e as recomendações de segurança referidos nos artigos 7º e 8º deverão ser comunicados às empresas ou autoridades aeronáuticas nacionais interessadas, devendo igualmente ser enviada cópia à Comissão.

Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias a fim de assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelo organismo ou entidade de inquérito sejam devidamente tomadas em consideração e que lhes seja eventualmente dado seguimento, sem prejuízo da regulamentação comunitária.

#### *Artigo 10º*

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

#### *Artigo 11º*

É revogada a Directiva 80/1266/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à futura cooperação e assistência mútua dos Estados-membros nos inquéritos sobre acidentes de aeronaves (1).

(1) JO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 32.

*Artigo 12º*

1. Os Estados-membros adoptarão e publicarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar em 21 de Novembro de 1996. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

*Artigo 13º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 21 de Novembro de 1994.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. WISSMANN

## ANEXO

## LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

Apresentam-se em seguida exemplos típicos de incidentes graves. Trata-se de uma lista não exaustiva que apenas serve como orientação para a definição dos termos «incidente grave».

- Uma quase colisão que tenha exigido uma manobra de desvio para evitar uma colisão ou uma situação perigosa.
  - Um impacte no solo sem perda de controlo (CFIT) evitado por pouco.
  - Uma descolagem interrompida numa pista fechada ou ocupada, ou uma descolagem a partir de uma pista nessas circunstâncias com uma estreita margem em relação aos obstáculos.
  - Uma aterragem ou uma tentativa de aterragem numa pista fechada ou ocupada.
  - Degradação considerável de comportamento previsto durante a descolagem ou a subida inicial.
  - Qualquer incêndio ou fumo na cabina dos passageiros ou nos compartimentos de carga ou um incêndio do motor, mesmo quando esse incêndio tenha sido extinto mediante a utilização de extintores.
  - Qualquer acontecimento que exija a utilização das reservas de oxigénio de emergência pela tripulação da aeronave.
  - Uma falha estrutural da aeronave ou uma desintegração do motor que não seja classificada como acidente.
  - Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo que afectem significativamente a operação da aeronave.
  - Qualquer caso de incapacidade do pessoal navegante da tripulação durante o voo.
  - Qualquer situação relativa ao combustível que exija que o piloto declare uma emergência.
  - Incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragem aquém do objectivo, aterragem para além da pista ou saída lateral da pista.
  - Falhas de sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora da envolvente de voo aprovada ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave.
  - Falha de mais de um sistema num sistema de redundância, obrigatório para a orientação dos voos e para a navegação.
-