



Bruxelas, 16.4.2019
COM(2019) 183 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**RELATÓRIO ANUAL DE 2017 SOBRE A APLICAÇÃO DO REGULAMENTO (CE)
N.º 300/2008 RELATIVO AO ESTABELECIMENTO DE REGRAS COMUNS NO
DOMÍNIO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

O presente relatório abrange o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2017

INTRODUÇÃO

Em 2017, surgiram de novo preocupações no que respeita à ameaça global decorrente dos engenhos explosivos artesanais subtilmente escondidos em dispositivos eletrónicos que foram objeto de manipulação não autorizada. Os governos dos Estados Unidos e do Reino Unido proibiram todos os dispositivos eletrónicos pessoais com dimensões superiores às de um telemóvel nas cabinas dos voos provenientes de aeroportos localizados em alguns países do Médio Oriente e do Norte de África. A estreita cooperação de longa data entre a União Europeia e os EUA, baseada no reconhecimento mútuo das respetivas medidas de segurança da aviação, permitiu dar resposta às preocupações de segurança, sem alargar a proibição desses dispositivos a nível mundial, incluindo a bordo das aeronaves que partem da Europa.

A Comissão prosseguiu os seus esforços no sentido de aumentar a segurança da aviação em todo o mundo, graças à sua cooperação de longa data com a OACI e ao seu projeto de reforço de capacidades CASE para a África e o Médio Oriente.

A cibersegurança e a proteção das áreas públicas dos aeroportos continuaram a ser uma prioridade.

Tal como em anos anteriores, a Comissão continuou a clarificar, harmonizar e simplificar a legislação no domínio da segurança da aviação, em conformidade com os objetivos de melhor regulamentação da UE.

Foram concluídos os trabalhos preparatórios conducentes a um novo acordo com Singapura com vista ao controlo único de segurança («One-Stop-Security»), em prol dos passageiros e do setor da aviação, o que permitiu a adoção formal no início de 2018.

PRIMEIRA PARTE

INSPEÇÕES

1. ASPETOS GERAIS

O Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, tem como objetivo obstar à prática de atos de interferência ilícita nas aeronaves civis, para proteger pessoas e bens.

A nível da União, a aplicação das regras de segurança da aviação baseia-se num sistema com dois níveis de controlo da conformidade, ou seja, as inspeções da Comissão, complementadas pela avaliação dos relatórios anuais dos Estados-Membros sobre as atividades de monitorização nacionais (auditorias à segurança, inspeções e testes) realizadas por cada Estado-Membro.

O artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 estabelece que a Comissão deve efetuar inspeções, nomeadamente inspeções aos aeroportos, aos operadores e às entidades que aplicam normas de segurança da aviação, com o objetivo de controlar a aplicação das disposições do regulamento pelos Estados-Membros e, se for caso disso, fazer recomendações destinadas a melhorar a segurança da aviação. A Suíça também passou a fazer parte do programa da União, enquanto as inspeções à Noruega e à Islândia são efetuadas pelo Órgão de Fiscalização da EFTA (OFE) ao abrigo de disposições similares.

Para realizar o seu trabalho de inspeção em 2017, a Comissão recorreu a uma equipa de sete inspetores de segurança da aviação, que trabalham a tempo inteiro. Os trabalhos de inspeção contam com o apoio de uma equipa de cerca de 100 inspetores nacionais, nomeados pelos Estados-Membros e pela Islândia, Noruega e Suíça, que estão habilitados a participar nas inspeções da Comissão, graças à formação por ela dispensada;

desde 2016, os inspetores do Órgão de Fiscalização da EFTA (OFE) e da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC)¹ participam igualmente de pleno direito neste processo; o número significativo de auditores nacionais que participam nas inspeções da Comissão assegura um sistema de análise interpares e permite partilhar metodologias e melhores práticas em todos os Estados-Membros. O resumo das atividades de controlo da conformidade realizadas em 2017 pela Comissão e pela OFE consta do anexo 1.

O Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão, tal como alterado, estabelece os procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação. O referido regulamento inclui, nomeadamente, disposições em matéria de habilitações e competências dos inspetores da Comissão e de realização de inspeções de acompanhamento.

A metodologia utilizada para realizar estas inspeções foi elaborada em estreita cooperação com as autoridades dos Estados-Membros no domínio da segurança da aviação e com base no exame da aplicação efetiva de medidas de segurança. A fim de interpretar os requisitos e procedimentos para harmonizar a realização de inspeções, a unidade de segurança da DG MOVE elabora e atualiza os manuais de inspeção a aeroportos e carga. Estes manuais incluem igualmente instruções e orientações pormenorizadas sobre todas as medidas de segurança da aviação exigidas pela legislação da UE. Além disso, também incluem informações pormenorizadas sobre todos os aspetos organizativos e práticos das inspeções da Comissão. Os manuais são informações classificadas da UE e só são disponibilizados aos inspetores da Comissão e à autoridade competente de cada Estado-Membro.

A Comissão realiza inspeções às administrações dos Estados-Membros responsáveis pela segurança da aviação («autoridades competentes») e a um número limitado de aeroportos, operadores e entidades que aplicam normas de segurança da aviação. As inspeções às autoridades competentes destinam-se a verificar se os Estados-Membros dispõem dos instrumentos necessários – incluindo um programa nacional de controlo da qualidade, os poderes necessários e os recursos adequados – para poderem aplicar adequadamente a legislação de segurança da aviação da União Europeia. As inspeções aos aeroportos visam verificar se a autoridade competente controla adequadamente a aplicação efetiva das medidas de segurança da aviação, e a sua capacidade para detetar e corrigir rapidamente eventuais deficiências. Em ambos os casos, quaisquer deficiências detetadas pelos inspetores da Comissão têm de ser corrigidas dentro de um determinado prazo; os relatórios de inspeção são partilhados entre todos os Estados-Membros.

Embora, na sua maioria, as inspeções tenham sido efetuadas de acordo com o planeamento das inspeções inicialmente previsto, quatro inspeções foram reprogramadas, por motivos diferentes devidamente justificados.

Para disponibilizar aos Estados-Membros os resultados das inspeções, promover a transparência e harmonizar as metodologias utilizadas no controlo da conformidade, a Comissão organizou, em março, um grupo de trabalho com os diretores dos serviços de controlo da qualidade da segurança da aviação civil dos Estados-Membros.

1.1 Controlo da conformidade plurianual da Comissão

Para dar à Comissão as garantias adequadas sobre o nível de conformidade dos Estados-Membros, é utilizada uma abordagem de controlo plurianual. Assim, a prova da aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e da respetiva legislação de execução por cada Estado-Membro é obtida em ciclos de dois anos, quer através de uma inspeção da respetiva autoridade competente, quer de uma inspeção de, pelo menos, um dos seus aeroportos. Além disso, a prova da aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação é obtida num ciclo de cinco anos, mediante uma seleção imprevisível de pelo menos 15 % da totalidade dos

¹ Regulamento de Execução (UE) 2016/472 da Comissão, de 31 de março de 2016 (JO L 85 de 1.4.2016, p. 28).

aeroportos da UE abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 300/2008, incluindo o maior aeroporto em termos de volume de passageiros em cada Estado-Membro.

Em conformidade com os requisitos do regulamento-quadro, os Estados-Membros são os principais responsáveis pelo controlo da conformidade da aplicação das normas de base comuns aos aeroportos, às transportadoras aéreas e às entidades responsáveis pela segurança. As inspeções efetuadas pela Comissão nos aeroportos selecionados constituem um forte indicador do nível de conformidade geral em cada Estado-Membro.

A frequência e o âmbito das inspeções da Comissão estão estabelecidos na estratégia da DG MOVE para controlar a aplicação das normas de segurança da aviação da UE. São tomados em conta a dimensão do setor da aviação em cada Estado-Membro, uma amostra representativa da tipologia das operações aeroportuárias, o grau de aplicação das regras de segurança da aviação, os resultados de anteriores inspeções da Comissão, as avaliações dos relatórios anuais nacionais de controlo da qualidade, os incidentes de segurança ocorridos (atos de interferência ilícita), os níveis de ameaça, e outros fatores e avaliações que afetem a frequência de controlo.

Desde 2010, a taxa de conformidade² identificada durante as inspeções da Comissão ronda os 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %); no entanto, a relativa estabilidade deste valor não significa que os Estados-Membros não tenham aumentado os seus esforços; pelo contrário, os esforços dos Estados-Membros no domínio da segurança da aviação têm aumentado significativamente, uma vez que os requisitos também têm vindo a aumentar ao longo dos anos, em especial em áreas como a segurança da carga, o rastreio de líquidos e géis ou a utilização de equipamento de deteção de vestígios de explosivos.

2. INSPEÇÕES ÀS AUTORIDADES COMPETENTES NACIONAIS

A Comissão iniciou o seu quinto ciclo de inspeções às autoridades competentes em 2017. No total, foram realizadas nove inspeções às autoridades competentes no decurso do ano. Na maioria dos Estados-Membros, as inspeções revelaram melhorias significativas relativamente às inspeções anteriores.

As deficiências mais frequentemente detetadas em 2017 prendiam-se essencialmente com lacunas na execução dos programas nacionais de controlo da qualidade. Foram detetadas dificuldades para assegurar que os aeroportos, as transportadoras aéreas e as entidades regulamentadas com responsabilidades em matéria de segurança atualizam e mantêm programas de segurança em conformidade com os regulamentos e decisões de execução da Comissão. Além disso, alguns Estados-Membros não controlaram com a regularidade prevista as transportadoras aéreas estrangeiras e não aplicaram integralmente algumas das metodologias de controlo da conformidade exigidas pelo regulamento. Esta situação foi o resultado de

² A fim de assegurar a comparabilidade e permitir uma avaliação dos níveis de conformidade ao longo do tempo, a Comissão utiliza um método de cálculo para o seu indicador de conformidade, em que apenas os principais requisitos de segurança que são inspecionados mais frequentemente são incluídos no cálculo. Estes abrangem os requisitos em matéria de segurança aeroportuária, segurança das aeronaves, passageiros, bagagem de cabina e bagagem de porão. As medidas de segurança são agrupadas em conjuntos de requisitos de segurança diretamente relacionados, sendo avaliadas como um todo. Um fator de ponderação fixo que reflete o nível de execução de cada conjunto de medidas é então aplicado do seguinte modo:

- um conjunto de requisitos diretamente associados classificado como «totalmente conforme» vale 100 %,
- um conjunto de requisitos diretamente associados classificado como «conforme, mas são aconselháveis melhorias» vale 75 %,
- um conjunto de requisitos diretamente associados classificado como «não conforme» vale 50 %,
- um conjunto de requisitos diretamente associados classificado como «não conforme, com graves deficiências» vale 25 %,

O indicador de conformidade geral para um determinado ano é, portanto, igual à soma dos fatores ponderados, dividido pelo número de conjuntos de requisitos diretamente associados, incluídos na classificação.

recursos limitados e de um aumento do número de entidades abrangidas. A maioria dos Estados-Membros inspecionados, no entanto, tinha alinhado os programas nacionais de segurança da aviação com a legislação da UE, aplicado sobretudo os requisitos relativos à formação de segurança, cumprido a frequência mínima de inspeção das medidas de segurança nos aeroportos e assegurado que as deficiências identificadas foram retificadas nos prazos estabelecidos.

3. INSPEÇÕES INICIAIS AOS AEROPORTOS

Foram efetuadas 18 inspeções iniciais de aeroportos em 2017. Foram cobertos todos os capítulos, em conformidade com os domínios da segurança pertinentes em cada aeroporto. A percentagem geral de medidas fundamentais consideradas conformes em 2017 foi de 81 %, ou seja, aproximadamente equivalente à dos anos anteriores³.

Após o oitavo ano de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os resultados das inspeções refletem os esforços envidados pelas autoridades competentes e pelo setor. A maior parte dos requisitos de segurança decorrentes desta ambiciosa legislação foi corretamente executada; o nível de conformidade nos domínios mais importantes da segurança da aviação manteve-se estável em cerca de 80 %. No entanto, a eficácia da aplicação de algumas medidas ainda pode ser melhorada.

A maior parte das deficiências detetadas continuou a dever-se a fatores humanos. Trata-se, sobretudo, da aplicação prática em certos domínios, onde os requisitos legais são novos ou sofreram alterações significativas recentemente. Em matéria de algumas disposições relativas ao controlo do acesso, rastreio do pessoal e rastreio de bagagem de cabina, em particular, serão necessários esforços continuados por parte das autoridades competentes, das partes interessadas do setor e da Comissão. Há também que envidar esforços suplementares no que se refere às verificações de segurança das aeronaves. Para resolver estas questões há que reforçar as atividades nacionais de controlo da qualidade nos domínios em causa.

O ano de 2017 revelou de novo elevados níveis de conformidade no tocante a rastreio da bagagem de porão, provisões a bordo, formação e equipamento de segurança, após os resultados relativamente positivos de 2015 e 2016, devido a uma maior sensibilização para a revisão da legislação de execução e a uma maior experiência da sua aplicação, que permitiram melhorar a clareza e a coerência das medidas.

4. INSPEÇÕES DE ACOMPANHAMENTO

Nos termos do artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão, tal como alterado, a Comissão realiza periodicamente um número limitado de inspeções de acompanhamento. Essas inspeções serão agendadas se tiverem sido identificadas várias deficiências graves durante a inspeção inicial, mas também numa base aleatória, para verificar se as autoridades competentes estão investidas dos poderes necessários para exigir a retificação das eventuais deficiências detetadas nos prazos fixados. Em 2017, foram realizadas quatro dessas ações, as quais confirmaram a retificação da maioria das deficiências detetadas.

5. AVALIAÇÕES DOS RELATÓRIOS ANUAIS DE CONTROLO DA QUALIDADE APRESENTADOS PELOS ESTADOS-MEMBROS

O Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às especificações para os programas nacionais de controlo da qualidade no domínio da segurança da aviação civil exige, nos termos do ponto 18, que os Estados-Membros apresentem anualmente um relatório à Comissão sobre as medidas tomadas para cumprirem as obrigações que lhes incumbem por força do regulamento e sobre a situação da segurança da

³ Ver capítulo 1.1.

aviação nos aeroportos localizados no seu território. O conteúdo do relatório deve estar em conformidade com o apêndice III, utilizando um modelo previsto pela Comissão.

A avaliação destes relatórios, para além das inspeções regulares da Comissão, constitui um instrumento para a Comissão acompanhar de perto a aplicação de medidas nacionais de controlo da qualidade exigentes que permitam a deteção e correção rápidas de deficiências em cada Estado-Membro.

A avaliação inclui a análise do controlo regular de aeroportos, transportadoras aéreas e outras entidades com responsabilidades no domínio da segurança da aviação, níveis de controlo dos dias-homem utilizados no terreno, âmbito e frequência de uma combinação adequada de atividades de controlo da conformidade, de níveis de conformidade nacionais, de atividades de seguimento e da utilização dos poderes de execução.

Os resultados da avaliação dos relatórios anuais de 2017 revelaram melhorias significativas em comparação com 2016 nos domínios de monitorização regular, dos níveis de controlo dos dias-homem utilizados no terreno e das frequências mínimas. A execução em domínios como o âmbito das atividades de controlo e as medidas de execução aplicadas para garantir que as deficiências detetadas são retificadas e não se reproduzem parece estar fortemente consolidada, uma vez que as melhorias ocorridas nos anos anteriores se mantiveram na maior parte dos Estados-Membros. No entanto, os relatórios revelaram que os Estados-Membros ainda se debatem com dificuldades em realizar ensaios, no que respeita a algumas das áreas de segurança, que devem ser contempladas em conformidade com o regulamento.

A Comissão enviou a cada Estado-Membro uma avaliação formal, exaustiva e individual, em que destacou as lacunas ou insuficiências, solicitando aos Estados-Membros que apresentassem as medidas retificativas adequadas. A execução destes planos de ação será acompanhada de perto pela Comissão e, no caso de um Estado-Membro confirmar a existência das lacunas ou insuficiências assinaladas e não propor medidas retificativas adequadas, serão adotadas medidas formais.

6. AVALIAÇÕES DOS AEROPORTOS DE PAÍSES TERCEIROS

No decurso do ano, foi realizada uma avaliação de um aeroporto dos EUA (aeroporto internacional Charlotte-Douglas), no âmbito do acordo de trabalho com a administração da segurança dos transportes dos EUA, celebrado nos termos do Acordo de Transporte Aéreo UE-EUA⁴. Tais avaliações têm regularmente lugar no contexto do controlo de segurança único e a referida avaliação confirmou que a aplicação das medidas de segurança por parte dos EUA continua a ser de nível equivalente à aplicação da legislação da UE sobre segurança da aviação.

Em conformidade com os princípios incluídos na Estratégia da Aviação para a Europa de 2015, a Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG MOVE), juntamente com o Ministério dos Transportes de Singapura (MOT), envidou esforços intensivos com vista à criação de um controlo de segurança único entre a UE e Singapura. Em outubro de 2017, a equipa de inspeção da UE realizou uma visita de avaliação ao aeroporto de Changi, em Singapura, a fim de aferir se as medidas de segurança da aviação da República de Singapura são equivalentes às exigidas pela legislação da UE. A formalização do balcão de segurança único deverá ter lugar no início de 2018.

7. PROCESSOS PENDENTES, PROCESSOS ABRANGIDOS PELO ARTIGO 15.º E PROCESSOS JUDICIAIS

Os processos de inspeção permanecem pendentes até que a Comissão considere que foram adotadas as medidas corretivas adequadas. A duração de um processo depende, pois, da boa cooperação do Estado-Membro em causa. Foram encerrados 32 processos de inspeção (20 relativos a inspeções

⁴ JO L134 de 25.5.2007, p. 4.

aeroportuárias e 12 relativos a inspeções às autoridades competentes). No total, no final do ano, permaneciam pendentes os processos de inspeção de dez autoridades competentes e de 17 aeroportos.

No caso de as deficiências detetadas na aplicação das medidas de segurança num aeroporto serem consideradas suficientemente graves para terem um impacto significativo no nível global de segurança da aviação civil da União, a Comissão deve aplicar o artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão. Significa isto que todas as outras autoridades competentes são alertadas para a situação, devendo ser ponderadas medidas compensatórias para os voos provenientes do aeroporto em causa. Em 2017, não foi dado início a qualquer processo ao abrigo do artigo 15.º.

Independentemente da possibilidade de aplicar ou não o artigo 15.º, a Comissão pode prever outra medida, especialmente em casos de demora na correção das deficiências ou de recorrência das mesmas, ou seja, instaurar processos por infração. Em 2017, foram iniciados processos por infração contra dois Estados-Membros por o programa nacional de controlo da qualidade não ter sido suficientemente aplicado e as versões revistas dos programas nacionais de segurança e controlo da qualidade não terem sido oficialmente aprovadas.

SEGUNDA PARTE

LEGISLAÇÃO E INSTRUMENTOS SUPLEMENTARES

1. LEGISLAÇÃO

A aviação civil continua a ser um alvo aliciante para os grupos terroristas e a luta contra esta ameaça exige que se garanta a aplicação de medidas de proteção proporcionadas, baseadas no risco. Por conseguinte, a Comissão e os Estados-Membros adaptam, em permanência, as medidas de redução dos riscos, de modo a alcançar o mais elevado nível de segurança, minimizando simultaneamente os efeitos adversos nas operações.

Em maio de 2017, a Comissão adotou o Regulamento (UE) 2017/815, de 12 de maio de 2017, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão no respeitante à clarificação, harmonização e simplificação de determinadas medidas específicas no domínio da segurança da aviação. Foi aditada a necessidade de conhecer as disposições de segurança não públicas, mediante a adoção da Decisão de Execução C (2017) 3030 da Comissão, de 15 de maio de 2017, que altera a Decisão C (2015) 8005 no respeitante à clarificação, harmonização e simplificação de determinadas medidas específicas no domínio da segurança da aviação.

Além disso, a Comissão adotou o Regulamento de Execução (UE) 2017/837 da Comissão, de 17 de maio de 2017, que retifica as versões em língua polaca e em língua sueca do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

2. BASE DE DADOS DA UNIÃO RELATIVA À SEGURANÇA DA CADEIA DE ABASTECIMENTO (UDSCS)

Desde 1 de junho de 2010, a base de dados de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos⁵ é o único e principal instrumento jurídico usado pelos agentes reconhecidos para consulta, quando aceitam remessas de outro agente reconhecido ou expedidor conhecido. Após 1 de fevereiro de 2012, a base de dados passou também a incluir a lista das transportadoras aéreas autorizadas a transportar carga e correio para a UE a partir de aeroportos de países terceiros (ACC3). Em 2013, esta base de dados foi legalmente alargada para incluir

⁵ A Comissão criou esta base de dados, cuja utilização é obrigatória para os intervenientes na cadeia de abastecimento, através do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e da Decisão C (2010) 774.

também a lista dos agentes de validação UE da segurança da aviação aprovados pelos Estados-Membros. Passou igualmente a ser designada por «Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento»⁶, a fim de melhor refletir o âmbito alargado da sua utilização. No final de 2017, a base de dados continha 14 000 registos de agentes reconhecidos, expedidores conhecidos, validadores independentes, companhias aéreas ACC3, fornecedores reconhecidos e agentes reconhecidos e expedidores conhecidos de países terceiros. A sua taxa de disponibilidade de referência de 99,5 % foi sempre respeitada, também em 2017.

TERCEIRA PARTE

ENSAIOS, ESTUDOS E NOVAS INICIATIVAS

1. ENSAIOS

Na aceção da legislação da UE no domínio da segurança da aviação, por «ensaio» entende-se o acordo entre um Estado-Membro e a Comissão para que seja utilizado determinado meio ou método não reconhecido nos termos da legislação, em substituição de um dos controlos de segurança reconhecidos, por um período de tempo limitado, desde que esse ensaio não prejudique os níveis globais de segurança. Na sua aceção jurídica, o termo não se aplica quando um Estado-Membro ou uma entidade procede à avaliação de uma nova medida de controlo da segurança aplicada além de uma ou várias medidas de controlo já previstas na legislação.

No decurso de 2017, foram concluídos dois ensaios conduzidos nos Países Baixos e em França. Diziam respeito à utilização de equipamento de nova geração para rastreio da bagagem de cabina, que não exige a retirada de computadores portáteis antes do rastreio, bem como a utilização de equipamento de deteção de metais e de materiais explosivos no calçado, em combinação com pórticos de deteção de metais e scâneres de segurança. Ambos os ensaios produziram resultados positivos e o relacionado com o equipamento de análise do calçado será considerado para efeitos de inclusão numa alteração da legislação em 2018. Não foram efetuados ou iniciados outros ensaios no decurso de 2017.

2. ESTUDOS E RELATÓRIOS

Em outubro de 2017, a Comissão recebeu um estudo⁷ sobre a proteção das zonas adjacentes dos aeroportos da UE. O estudo analisou as medidas tomadas em 11 aeroportos europeus para proteger os espaços públicos, avaliou a sua eficácia e formulou recomendações, em especial, no que diz respeito a orientações, avaliações de risco e partilha de informações.

No final de 2017, a DG MOVE encomendou um estudo sobre os benefícios económicos (e outros) do controlo de segurança único, a fim de analisar os benefícios económicos e outros no âmbito das disposições em vigor em matéria de controlo de segurança único entre a UE e os Estados Unidos da América, a UE e o Canadá, bem como a UE e o Montenegro. Se o estudo confirmar a existência de benefícios económicos (e/ou outros) do controlo de segurança único, tal poderá servir de incentivo adicional para continuar a trabalhar no sentido de uma sustentabilidade global da segurança da aviação e para encetar conversações sobre o controlo de segurança único com os nossos principais parceiros. O estudo deverá estar concluído em setembro de 2018.

⁶ Regulamento (UE) n.º 1116/2013 da Comissão, de 6 de novembro de 2013, que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010 (JO L 299 de 9.11.2013, p. 1).

⁷ O estudo foi realizado pela empresa de consultoria o&i.

3. NOVAS INICIATIVAS

Registaram-se novos progressos no que se refere ao roteiro para o desenvolvimento de tecnologias no domínio da segurança da aviação. O roteiro estabelece várias atividades, cobrindo todos os aspetos tecnológicos e métodos de segurança, servindo de referência para todas as partes interessadas europeias envolvidas na investigação em matéria de segurança da aviação.

No que diz respeito à carga, a Comissão continuou a trabalhar em estreita cooperação com os Estados-Membros, a fim de preparar a aplicação de um sistema de análise das informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI). Neste contexto, prosseguiu a cooperação com as autoridades aduaneiras no âmbito do exercício internacional em curso empreendido pelo grupo de trabalho misto OACI/OMA sobre PLACI, no qual a Comissão desempenha um papel ativo e onde participa com a DG MOVE e a DG TAXUD. Em conjunto com os Estados-Membros e as partes interessadas, este exercício tem por objetivo chegar a um acordo comum de princípios e eventuais normas e práticas recomendadas a adotar e a aplicar, caso um Estado ou uma região decidam aplicar tal conceito num ou em todos os modelos empresariais no domínio da carga e do correio aéreos.

QUARTA PARTE

DIÁLOGO COM OS ORGANISMOS INTERNACIONAIS E OS PAÍSES TERCEIROS

1. ASPETOS GERAIS

A Comissão dialoga com os organismos internacionais e os principais parceiros comerciais e a sua participação nas reuniões internacionais conexas, tais como a reunião anual do painel «Segurança da Aviação» da OACI, assegura a coordenação das posições da UE. O diálogo bilateral com certos países terceiros, como Estados Unidos, Canadá, Austrália e Singapura, entre outros, permite à Comissão desenvolver uma boa compreensão e um elevado nível de confiança junto dos países com uma abordagem idêntica da segurança da aviação.

2. ORGANISMOS INTERNACIONAIS

A Comissão participou na reunião anual do painel «Segurança da Aviação» da OACI (AVSECP/28), que decorreu em Montreal de 29 de maio a 2 de junho de 2017, no âmbito do qual o Plano Mundial de Navegação Aérea, um marco nas políticas do Serviço de Segurança da Aviação (AVSEC), foi apresentado e aprovado para apresentação ao Conselho da OACI.

Na sequência da Resolução A39-19 da Assembleia da OACI de 2016 sobre Cibersegurança, a Comissão participou na exposição e na cimeira da OACI sobre Cibersegurança, um evento conjunto sobre segurança intrínseca e extrínseca subordinado ao tema «Making sense of cyber» (Dubai, EAU, abril de 2017). A DG MOVE apresentou a abordagem holística da UE para criar uma estratégia de cibersegurança assente numa abordagem multidisciplinar, com o objetivo de analisar e combater as ciberameaças no setor da aviação. A OACI foi convidada a aceitar o repto e a abordar globalmente a cibersegurança no setor da aviação.

3. PAÍSES TERCEIROS

Em 21 de março de 2017, os EUA adotaram medidas de reforço da segurança da aviação sob a forma de uma alteração de urgência/diretiva de segurança (*Emergency Amendment/Security Directive*) («EA/SD»), tendo as

transportadoras aéreas que operam voos provenientes de determinados países com destino aos EUA recebido ordens no sentido de não transportarem dispositivos eletrónicos de dimensões superiores às de um telemóvel ou telefone inteligente como bagagem de mão. O Reino Unido aplicou regras semelhantes para os voos com destino ao Reino Unido provenientes de um número limitado de países.

Em 29 de março de 2017, os Estados-Membros e os serviços competentes da Comissão Europeia e do SEAE (incluindo o Centro de Situação e de Informações) reuniram-se para debater a situação de risco à luz das restrições introduzidas pelas autoridades do Reino Unido e dos EUA. A Comissão encetou contactos diretos com as autoridades dos EUA, seguidos de uma série de reuniões técnicas para debater ameaças, vulnerabilidades e riscos. As partes acordaram na necessidade de trabalhar em conjunto para o reforço da segurança da aviação e de abordar conjuntamente a ameaça a médio e longo prazo.

Com base no rigoroso regime de segurança em vigor na UE, algumas medidas resultantes da EA/SD foram absorvidas por medidas da UE em vigor, produzindo assim um impacto reduzido na UE. Decorrem atualmente consultas e trabalhos conjuntos entre a UE e os EUA nesta matéria, tendo a questão global dos aparelhos eletrónicos portáteis constituído uma oportunidade útil para reforçar o diálogo e o empenhamento na cooperação entre as partes.

A nível da OACI, foi criado um grupo de trabalho especial para abordar a questão do transporte de aparelhos eletrónicos portáteis a bordo de uma aeronave, com o forte apoio dos Estados-Membros e da Comissão. O grupo de trabalho reuniu-se em julho, em Paris, e formulou uma série de recomendações sobre a forma de atenuar a ameaça de explosivos escondidos, sem ter de proibir artigos como os aparelhos eletrónicos portáteis. Além disso, a OACI criou um Grupo Multidisciplinar sobre a Segurança da Carga, com o objetivo de estudar os aspetos combinados de segurança intrínseca e extrínseca e de facilitação desta questão.

Como nos anos anteriores, a Comissão prosseguiu ativamente o diálogo com os Estados Unidos sobre questões relacionadas com a segurança da aviação numa série de fóruns, nomeadamente o Grupo UE-EUA de Cooperação em matéria de Segurança dos Transportes («TSCG»). O TSCG visa promover a cooperação num conjunto de áreas de interesse mútuo e garantir a aplicação contínua dos dispositivos ligados ao controlo de segurança único e o reconhecimento mútuo dos regimes aplicáveis à carga e ao correio aéreos da UE e dos EUA. Ambas as iniciativas permitem aos operadores de transportes aéreos realizar poupanças em termos de tempo, dinheiro e complexidade operacional.

No que diz respeito ao reforço das capacidades, o projeto CASE⁸ foi adaptado, mediante a oferta de novas atividades, para responder mais cabalmente às necessidades expressas pelos Estados parceiros e à evolução da situação de ameaça. Foram também lançadas várias atividades nacionais — no âmbito da componente «formação» — numa base sub-regional. As principais questões diziam respeito à utilização de equipamento de segurança, à formação dos auditores nacionais e a um seminário sobre avaliações da vulnerabilidade.

Por ocasião do Diálogo sobre Transportes com Singapura (junho de 2017), foi assinado um acordo administrativo para demonstrar um empenho contínuo no sentido da concretização do controlo único de segurança entre a UE e Singapura. Na sequência de um processo exaustivo que incluiu um exercício teórico de análise da legislação de Singapura em matéria de segurança da aviação e uma visita de avaliação ao aeroporto de Changi, em Singapura (outubro de 2017), que foi positiva, foi preparado um projeto de proposta legislativa. Esse projeto de proposta legislativa foi objeto de consulta com os Estados-Membros no seio do

⁸ O projeto para a segurança da aviação civil em África e na Península Arábica (CASE), financiado pela UE e executado pela CEAC, foi lançado no início de 2016, por um período de quatro anos. O seu objetivo é apoiar os esforços dos Estados parceiros, em África e na Península Arábica, para atenuar as ameaças contra a aviação civil e melhorar os níveis de conformidade com os requisitos internacionais, com uma forte tónica em medidas de controlo da qualidade.

Comité de Regulamentação da Segurança da Aviação e apresentado ao Colégio de Comissários (dezembro de 2017)⁹.

⁹ O ato final adotado é o seguinte: JO L 10 de 13.1.2018, p. 5; Regulamento de Execução (UE) 2018/55 da Comissão, de 9 de janeiro de 2018, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão no que diz respeito ao aditamento da República de Singapura à lista de países terceiros reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns em matéria de segurança da aviação civil (Texto relevante para efeitos do EEE).