



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização da Aviação Civil Internacional no que diz respeito à revisão do anexo 17 (Segurança) (emenda 17) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que define a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional no que se refere à adoção prevista da emenda 17 do anexo 17 («Segurança») da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional que propõe emendas às normas e práticas recomendadas.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (a «Convenção de Chicago»)

A Convenção de Chicago visa regular o transporte aéreo internacional. Entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e criou a Organização da Aviação Civil Internacional.

Todos os Estados-Membros da UE são Partes na Convenção de Chicago.

2.2. Organização da Aviação Civil Internacional («OACI»)

A OACI é uma agência especializada das Nações Unidas, cujos objetivos são a elaboração dos princípios e técnicas da navegação aérea internacional e a promoção do planeamento e do desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI de que fazem parte 36 Estados contratantes eleitos pela Assembleia da OACI por um período de três anos. No período 2016-2019, estão representados no Conselho da OACI sete Estados-Membros da UE.

As funções obrigatórias do Conselho da OACI, enumeradas no artigo 54.º da Convenção de Chicago, incluem a adoção de normas internacionais e práticas recomendadas («SARP»), designadas como anexos da Convenção de Chicago.

O Conselho da OACI convoca igualmente a Assembleia, o seu órgão soberano. A Assembleia da OACI reúne-se pelo menos uma vez de três em três anos e determina o rumo político da OACI para o triénio seguinte. A 40.ª sessão da Assembleia da OACI teve lugar de 24 de setembro a 4 de outubro em Montreal, no Canadá.

2.3. Ato previsto da OACI

Em conformidade com o artigo 54.º, alínea l), da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI deve adotar SARP. As SARP que alteram o anexo 17 relativo à segurança consistem em vários artigos que devem ser alterados, melhorados ou que devem deixar de ser práticas recomendadas, sendo elevados à categoria de normas.

Em 4 de julho de 2019, a OACI emitiu o ofício AS8/2.1-19/48 para informar os seus Estados Contratantes de que a proposta de emenda 17 ao anexo 17 seria apresentada ao Conselho para adoção na sua 218.ª sessão (18 a 29 de novembro de 2019) e que a sua aplicação estava prevista para julho de 2020. A proposta de emenda inclui, nomeadamente, disposições novas e/ou revistas sobre: avaliação de vulnerabilidades; partilha de informações entre Estados e partes interessadas; programas de formação e sistemas de certificação; controlo de acessos; rastreio do pessoal; e outras alterações de redação. Através do ofício mencionado *supra*, a OACI lançou a sua fase de consulta que termina em 4 de outubro de 2019.

As emendas ao anexo 17 foram elaboradas pelo painel «Segurança da Aviação» da OACI, do qual são membros ativos peritos de oito Estados-Membros da UE (Bélgica, França, Alemanha, Grécia, Itália, Países Baixos, Espanha e Reino Unido) e serão, a seguir, apresentadas para aprovação na 217.ª sessão do Conselho da OACI. Estas emendas, na

sequência da consulta em curso, serão muito provavelmente aprovadas na 218.ª sessão do Conselho da OACI.

Uma vez adotadas, as emendas previstas serão vinculativas para todos os Estados da OACI, incluindo todos os Estados-Membros da UE, em conformidade com a Convenção de Chicago e nos limites por ela estabelecidos. O artigo 38.º da Convenção de Chicago exige que os Estados contratantes notifiquem a OACI caso pretendam desviar-se de uma norma, no âmbito do mecanismo de notificação de diferenças.

2.4. O quadro normativo da UE e as emendas propostas do anexo 17

1) Emenda da definição de «Verificação de antecedentes».

Texto original:

Verificação de antecedentes Uma verificação da identidade e experiência anterior de um indivíduo, incluindo, quando legalmente permitido, o registo ou o histórico criminal, como parte da avaliação da sua condição para a execução de controlos de segurança e/ou acesso sem escolta a uma área restrita de segurança.

Novo texto:

Verificação de antecedentes Uma verificação da identidade e experiência anterior de um indivíduo, incluindo o registo ou o histórico criminal e quaisquer outras informações relacionadas com a segurança pertinentes para avaliar a aptidão da pessoa, em conformidade com a legislação nacional.

Esta proposta responde à necessidade de incluir na verificação de antecedentes todas as informações relativas à segurança que possam ser úteis. O regime da UE de verificação de antecedentes (também designado inquérito pessoal) foi reforçado pelo ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2019/103 da Comissão, de 23 de janeiro de 2019, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 no respeitante à clarificação, harmonização e simplificação, bem como ao reforço de determinadas medidas específicas de segurança da aviação¹.

2) Carga ou correio de alto risco

Texto original:

Carga ou correio de alto risco A carga ou o correio entregue por uma entidade desconhecida ou, mostrando sinais de adulteração, é considerada de alto risco se, além disso, apresentar um dos seguintes critérios:

- a) Uma informação específica («intelligence») que indique que a carga ou correio representa uma ameaça para a aviação civil; ou
- b) A carga ou correio mostra anomalias que dão origem a suspeitas; ou
- c) A natureza da carga ou correio é tal, que as medidas de segurança na origem, por si só, não são suscetíveis de detetar artigos proibidos que poderiam colocar a aeronave em perigo.

Novo texto:

Carga ou correio de alto risco A carga ou o correio devem ser considerados de alto risco se

- a) Uma informação específica («intelligence») indicar que a carga ou correio representa uma ameaça para a aviação civil; ou
- b) A carga ou correio mostra anomalias ou sinais de adulteração que dão origem a suspeitas;

¹ JO L 21 de 24.1.2019, p. 1.

Independentemente de a carga ou o correio ser proveniente de uma entidade conhecida ou desconhecida, as informações específicas («intelligence») de um Estado sobre uma remessa podem fazer com que este se considere de alto risco.

Esta proposta pretende clarificar a definição de carga ou correio de alto risco e é coerente com a definição da União Europeia.

3) Princípios gerais

Texto original:

2.1 Objetivos

2.1.4 Recomendação. – Cada Estado Contratante deve assegurar a proteção adequada das informações sensíveis relativas à segurança da aviação.

Novo texto:

2.1 Objetivos

2.1.4 Cada Estado Contratante assegura a proteção adequada das informações sensíveis em matéria de segurança da aviação.

Esta proposta visa assegurar a criação de mecanismos apropriados para a proteção de informações sensíveis em matéria de segurança da aviação contra o acesso ou a divulgação não autorizados, nomeadamente no que diz respeito à ameaça de infiltrados acederem a informação de segurança privilegiada sem disporem do correspondente direito de acesso.

A proteção (e a divulgação de informações sensíveis em matéria de segurança da aviação) é da responsabilidade dos Estados-Membros. As disposições da legislação da UE não públicas e classificadas estão, de qualquer modo, abrangidas pelo artigo 18.º do 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 e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002² e pela Decisão (UE, Euratom) 2015/444 da Comissão, de 15 de março de 2015.

4) Cooperação internacional (2.4.1, 2.4.1-A)

Texto original:

2.4 Cooperação internacional

2.4.1 Cada Estado Contratante assegura que sejam satisfeitos, sempre que possível, os pedidos formulados por outros Estados para a aplicação de medidas de segurança adicionais relativamente a um determinado voo ou voos, efetuados por operadores desses Estados. O Estado que formula o pedido tem em consideração as medidas alternativas do outro Estado que possam ser equivalentes às solicitadas.

Novo texto:

2.4 Cooperação internacional

2.4.1 Cada Estado Contratante que solicite medidas de segurança adicionais relativamente a um determinado voo ou voos assegura uma consulta adequada e tem em consideração medidas alternativas do outro Estado que possam ser equivalentes às solicitadas.

2.4.1-A Cada Estado Contratante assegura que sejam satisfeitos, sempre que possível, os pedidos formulados por outros Estados Contratantes para a aplicação de medidas de

² JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

segurança adicionais a um voo ou voos específicos efetuados por operadores desses Estados, na medida do possível.

As propostas procuram sublinhar a importância de uma consulta adequada sempre que um Estado solicite medidas de segurança adicionais a outro Estado. A norma em vigor foi dividida em duas normas para destacar a distinção entre as exigências impostas aos Estados que solicitam medidas adicionais e as impostas aos Estados de acolhimento que recebem esses pedidos.

O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 estabelece disposições relativas à notificação à Comissão das medidas exigidas por um país terceiro se essas medidas forem distintas das normas de base comuns. O mecanismo de consulta e a aplicação de medidas alternativas podem ser abrangidos e regulados pelos acordos bilaterais de transporte aéreo celebrados entre a UE (ou o Estado-Membro) e o país terceiro.

- 5) Norma 3.1.4. Sobre a troca de informações entre os Estados e as partes interessadas;

Texto original:

3.1.4 Cada Estado Contratante deve estabelecer e aplicar procedimentos de intercâmbio/de troca, se for caso disso, com os seus operadores aéreos, operadores aeroportuários, fornecedores de serviços de tráfego aéreo ou outras entidades interessadas, de forma prática e atempada, de informações pertinentes que lhes possam ser úteis para levarem a cabo avaliações eficazes de riscos para a segurança relacionados com as suas operações.

Novo texto:

3.1.4 Cada Estado Contratante deve estabelecer e aplicar procedimentos de troca de informações de forma prática e atempada, se for caso disso, com os operadores aéreos, operadores aeroportuários, fornecedores de serviços de tráfego aéreo ou outras entidades interessadas, que lhes possam ser úteis para levarem a cabo avaliações eficazes de riscos para a segurança relacionados com as suas operações.

Esta proposta tem por objetivo clarificar a norma, de modo a que os Estados disponham de maior flexibilidade para determinar os operadores pertinentes a quem devem enviar as informações necessárias que lhes possam ser úteis para levarem a cabo avaliações eficazes dos riscos relacionados com as suas operações.

Esta norma foi introduzida na legislação da UE pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/1583 da Comissão, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, no que respeita às medidas de cibersegurança³.

- 6) Norma 3.1.8 sobre desenvolvimento e execução de programas de formação

Texto original:

3.1.8 Cada Estado Contratante assegura a criação e implementação de programas de formação e um sistema de certificação de formadores, em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil.

Novo texto:

3.1.8 Cada Estado Contratante assegura a criação e implementação de programas de formação e um sistema de certificação de formadores que garanta que os instrutores são qualificados

³ JO L 246 de 26.9.2019, p. 15.

nas matérias aplicáveis em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil.

A emenda proposta visa centrar-se nos resultados a alcançar em matéria de segurança e não num método único. Reconhece que a tónica deve ser colocada nos «resultados» da formação ministrada por peritos qualificados que possuam os conhecimentos e a competência para ensinar, especialmente os conhecimentos necessários sobre o tema ensinado. A certificação, ou qualquer outro método alternativo aplicados enquanto tal, devem centrar-se em ambos os elementos exigidos.

Os princípios visados pela presente emenda (ou seja, *que os instrutores sejam qualificados nas matérias aplicáveis*) fazem parte da legislação da UE e encontram-se previstos no capítulo 11 do anexo do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e nas suas disposições de execução.

7) 7) A recomendação 3.1.11 foi elevada à categoria de norma

Texto original:

3.1.11 *Recomendação.* - Cada Estado Contratante deve assegurar que o pessoal de todas as entidades envolvidas com/ou responsáveis pela implementação de vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil, e as pessoas autorizadas a ter acesso sem escolta às zonas do lado ar, recebem formação, periódica, de sensibilização de segurança da aviação civil.

Novo texto:

3.1.11 Cada Estado Contratante assegura que o pessoal de todas as entidades que participam na implementação de vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil ou que dela são responsáveis, bem como as pessoas autorizadas a ter acesso sem escolta às zonas do lado ar, recebem formação, inicial e recorrente, de sensibilização sobre a segurança da aviação civil.

A recomendação 3.1.11 foi elevada à categoria de norma, passando, assim, a ser juridicamente vinculativa. Cada Estado Contratante assegura que o pessoal de todas as entidades que participam na implementação de vários aspetos do programa nacional de segurança da aviação civil ou que dela são responsáveis, bem como as pessoas autorizadas a ter acesso sem escolta às zonas do lado ar, recebem formação, inicial e recorrente, de sensibilização sobre a segurança da aviação civil. Esta proposta reconhece a importância da formação de sensibilização em matéria de segurança, salientando simultaneamente a necessidade de formação inicial e recorrente em matéria de sensibilização em matéria de segurança.

As obrigações em matéria de formação inicial e recorrente constam da legislação da UE relativa à segurança da aviação, nomeadamente os pontos 11.4.1 e 11.4.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão.

8) 3.4 Controlo de qualidade e qualificações

Texto original:

3.4.1 Cada Estado Contratante garante que o pessoal que implementa os controlos de segurança seja submetido à verificação de antecedentes e procedimentos de seleção.

Novo texto:

3.4.1 Cada Estado Contratante assegura que:

- a) No que diz respeito às pessoas que executam os controlos de segurança, as pessoas com acesso sem escolta às zonas restritas de segurança e as pessoas com acesso a informações sensíveis em matéria de segurança da aviação ficam sujeitas à verificação de antecedentes, antes da sua entrada em funções ou do acesso a essas zonas ou informações;
- b) Essas pessoas são sujeitas a verificações recorrentes de antecedentes, a intervalos definidos pela autoridade competente; e
- c) As pessoas consideradas inadequadas no seguimento de uma verificação de antecedentes são imediatamente impedidas de executar controlos de segurança, aceder sem escolta às zonas restritas de segurança e aceder a informações sensíveis em matéria de segurança da aviação.

Esta proposta visa clarificar quem deve ser sujeito a verificações de antecedentes, quando devem estas aplicar-se e o que acontece quando, numa dessas verificações, a pessoa é considerada inadequada. Em especial, a norma, torna, agora, necessárias verificações recorrentes dos antecedentes e determina quais as ações a empreender quando uma pessoa é considerada inadequada para as funções pertinentes em resultado da referida verificação. Note-se que a referência aos «procedimentos de seleção» foi incluída no ponto 3.4.2.

Todos os princípios estão já consagrados pela legislação da UE relativa à segurança da aviação, nomeadamente nos pontos 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 e 11.6.3.5, alínea a), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2019/103, de 23 de janeiro de 2019.

A presente proposta completa a emenda da norma 3.4.1. A redação original da norma 3.4.1 incluía referências às verificação de antecedentes e aos procedimentos de seleção. Uma vez que a proposta relativa à norma 3.4.1 passa a incluir outros elementos que dizem respeito ao âmbito de aplicação e à regularidade das verificação de antecedentes, esta proposta acrescenta o elemento sobre os procedimentos de seleção.

Os critérios para a seleção do pessoal que executa os controlos de segurança e as funções conexas constam da legislação da UE em matéria de segurança da aviação, nomeadamente nos pontos 11.1.6, 11.1.7 e 11.1.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão.

9) A recomendação 3.4.9 foi elevada à categoria de norma

Texto original:

3.4.9 Recomendação. – Cada Estado Contratante deve assegurar que, cada entidade responsável pela implementação dos elementos relevantes do programa nacional de segurança da aviação civil, verifica, periodicamente, que a implementação de medidas de segurança, contratada a prestadores de serviços externos, está em conformidade com o programa de segurança da entidade.

Novo texto:

3.4.9 Cada Estado Contratante assegura que cada entidade responsável pela implementação dos elementos pertinentes do programa nacional de segurança da aviação civil verifica periodicamente que a implementação de medidas de segurança, subcontratada a prestadores de serviços externos, está em conformidade com o programa de segurança da entidade.

Esta recomendação foi elevada à categoria de norma juridicamente vinculativa. A proposta apresentada pretende garantir que os prestadores de serviços externos cumprem as regras

nacionais de segurança da aviação, a fim de fazer face à ameaça interna que pode advir dos prestadores de serviços externos.

Em conformidade com a política da UE relativa à segurança da aviação, estabelecida no Regulamento (CE) n.º 300/2008:

- Cada Estado-Membro elabora, aplica e mantém um programa nacional de segurança da aviação civil que define as responsabilidades pela aplicação das normas de base comuns e descreve as medidas exigidas aos operadores e entidades.
- Os operadores, as companhias aéreas e as entidades abrangidas pelo programa nacional de segurança da aviação civil devem elaborar, aplicar e manter um programa de segurança em conformidade com as disposições previstas pelo programa.
- O programa descreve os métodos e procedimentos seguidos pelo operador, pela companhia aérea ou pela entidade para que seja dado cumprimento à legislação e ao próprio programa de segurança, nomeadamente aos controlos internos de qualidade.
- As medidas e operações de segurança levadas a cabo por prestadores de serviços externos devem estar abrangidas pelo programa de segurança do já mencionado operador, companhia aérea ou entidade responsável por essas medidas e operações, salvo se o prestador de serviços externo for, ele próprio, uma entidade regulamentada ou aprovada no domínio das atividades que exerce, e que é, por conseguinte, obrigado a elaborar um programa de segurança próprio.

A norma está incluída na legislação da UE, nomeadamente nos artigos 10.º, n.º 1, 12.º, n.º 1, 13.º, n.º 1 e 14.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e nos pontos 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 e 12.0.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão. São estabelecidas disposições adicionais nos pontos 6.3.1.1, 6.3.1.2 a), 6.4.1.2, 6.6.1.1 c), 6.8.5.1 a), apêndice 6-E, 8.1.3.2 a), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 e 9.1.4.2 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão.

10) A recomendação 4.1.2 foi elevada à categoria de norma

Texto original:

4.1.2 Recomendação. Cada Estado Contratante deveria promover a utilização de medidas de segurança aleatórias e imprevistas. A imprevisibilidade poderá contribuir para o efeito dissuasor das medidas de segurança.

Novo texto:

Cada Estado Contratante garante a utilização da aleatoriedade e imprevisibilidade na aplicação das medidas de segurança, se for caso disso.

A recomendação 4.1.2 sobre a utilização da aleatoriedade e imprevisibilidade foi elevada à categoria de norma juridicamente vinculativa. O objetivo de segurança perseguido pela nova norma 4.1.2 - reforçar a atenuação dos riscos contra os infiltrados - é conforme com a política da União Europeia nos seguintes domínios:

- rastreio das pessoas que não sejam passageiros e dos bens que transportam
- rastreio dos veículos
- vigilância e rondas de vigilância tanto no lado terra como no lado ar/na zona restrita de segurança e medidas conexas
- rastreio dos abastecimentos

Este princípio encontra-se refletido na legislação da UE, nomeadamente nos pontos 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 e 9.1.5 do anexo da Decisão de Execução C (2015) 8005 da Comissão.

11) 4.2.3 Medidas relativas ao controlo de acessos

Texto original:

4.2.3 Cada Estado Contratante assegura o estabelecimento de sistemas de identificação para pessoas e veículos, de modo a evitar a entrada não autorizada nas áreas do lado ar e nas áreas restritas de segurança. A identidade é verificada nos pontos de controlo de segurança, antes de ser permitido o acesso às áreas do lado ar e às áreas restritas de segurança.

Novo texto:

4.2.3 Cada Estado Contratante assegura o estabelecimento e a implementação de sistemas de identificação para pessoas e veículos, de modo a evitar a entrada não autorizada nas zonas do lado ar e nas zonas restritas de segurança. O acesso é concedido só às pessoas que tenham uma necessidade operacional ou qualquer outra razão legítima. A identidade e autorização são verificadas nos pontos de controlo de segurança, antes de ser permitido o acesso às zonas do lado ar e às zonas restritas de segurança.

A norma 4.2.3, «Medidas relativas ao controlo de acessos», visa reforçar as medidas relacionadas com o controlo de acessos às zonas restritas de segurança, introduzindo uma limitação para que o acesso seja permitido apenas às pessoas que tenham uma necessidade operacional ou legitimem de outra forma essa necessidade, e para que, além da identidade, passe a ser verificada a autorização nos pontos de acesso.

Em conformidade com a legislação da UE, o acesso às zonas restritas de segurança de pessoas e veículos só pode ser concedido se forem apresentadas razões legítimas. Os cartões de identificação aeroportuária devem ser verificados antes de ser concedido acesso a uma pessoa, a fim de garantir que os cartões são válidos e que são apresentados pelo próprio titular. O livre-trânsito do veículo deve ser verificado antes de ser concedido o acesso, a fim de garantir que o livre-trânsito é válido e que se refere ao veículo apresentado. Esta norma encontra-se refletida na legislação da UE nos pontos 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 e 1.2.6.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão.

12) Norma 4.2.6 («Rastreio de 100 % de pessoas que não sejam passageiros»)

Texto original:

4.2.6 Cada Estado contratante adota medidas para assegurar que as pessoas, para além dos passageiros, juntamente com os bens transportados, antes da sua entrada nas áreas restritas de segurança dos aeroportos que servem operações de aviação civil internacional, são submetidas a rastreio e a controlos de segurança.

Novo texto:

4.2.6 Cada Estado contratante adota medidas para assegurar que as pessoas que não sejam passageiros, bem como os bens que transportam são submetidos a um rastreio e a controlos de segurança.

Esta proposta visa eliminar qualquer ambiguidade e clarificar que todas as pessoas que não sejam passageiros devem ser rastreadas antes da sua entrada numa zona restrita de segurança, a fim de fazer face à ameaça de infiltrados.

A legislação da UE está em plena conformidade com a nova redação da norma 4.2.6, nomeadamente com o ponto 1.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão e com o ponto 1.3 do anexo da Decisão de Execução C (2015) 8005 da Comissão.

13) 13) Nova norma 4.2.6-A sobre a deteção de explosivos

A seguir à norma 4.2.6, é aditado o novo texto seguinte:

4.2.6-A Cada Estado Contratante deve assegurar a utilização de métodos de rastreio adequados, capazes de detetar a presença de explosivos e engenhos explosivos transportados por pessoas que não sejam passageiros no corpo das próprias pessoas ou nos bens que transportam. Quando não forem aplicados de forma contínua, estes métodos devem ser utilizados de forma imprevisível.

Esta proposta reconhece que a atenuação das ameaças de infiltrados requer uma abordagem equilibrada e coordenada entre os procedimentos de verificação dos antecedentes e as medidas de segurança física e visa responder à necessidade de existirem métodos de rastreio adequados, capazes de detetar explosivos também em pessoas que não sejam passageiros.

A legislação da UE exige a aplicação de um rastreio adicional contínuo, de carácter aleatório e imprevisível, a uma percentagem de pessoas que não sejam passageiros e aos bens que transportam, independentemente de terem sido, ou não, causa de alarme. O objetivo de segurança deste rastreio adicional é a deteção de explosivos e engenhos explosivos. Este rastreio deve ser efetuado através de meios e métodos que, pela sua natureza, detetem explosivos (cães detetores de explosivos, detetor de vestígios de explosivos, equipamento de deteção de explosivos no calçado e scâneres de segurança) ou, em alternativa, por revista manual. A atual metodologia imposta pela UE para efetuar a revista manual em pessoas e bens transportados é considerada como razoavelmente capaz de detetar engenhos explosivos dissimulados no corpo e nos bens transportados. Além disso, a revista manual aumenta a probabilidade de detetar outros bens não metálicos (e não explosivos) proibidos. O texto mencionado foi transposto pelo ponto 1.3 do anexo da Decisão de Execução C (2015) 8005 da Comissão.

14) Norma 4.6.5 – referência a um expedidor conhecido como uma entidade na cadeia de abastecimento segura

Texto original:

4.6.5 Cada Estado Contratante assegura que os operadores não aceitam carga ou correio para transporte numa aeronave afeta a operações de transporte aéreo comercial a menos que a aplicação do rastreio ou de outros controlos de segurança seja confirmada e assegurada por um agente reconhecido ou por uma entidade aprovada por uma autoridade competente. A carga e o correio que não possam ser confirmados nem contabilizados por um agente reconhecido ou uma entidade aprovada por uma autoridade competente serão submetidos a rastreio.

Novo texto:

4.6.5 Cada Estado Contratante assegura que os operadores não aceitam carga ou correio para transporte numa aeronave afeta a operações de transporte aéreo comercial, salvo se a aplicação do rastreio ou de outros controlos de segurança for confirmada e assegurada por um agente reconhecido, por um expedidor conhecido ou por uma entidade aprovada por uma autoridade competente. A carga e o correio que não possam ser confirmados nem contabilizados por um agente reconhecido, por um expedidor conhecido ou por uma entidade aprovada por uma autoridade competente devem ser submetidos a rastreio.

A presente proposta visa harmonizar esta norma com a norma 4.6.2 e assegurar que ambas se referem de forma inequívoca aos expedidores conhecidos como uma entidade da cadeia de abastecimento segura.

A legislação da UE é totalmente conforme com a nova redação da norma 4.6.5, nomeadamente no que se refere ao ponto 6.1.1 do anexo do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e ao ponto 6.1.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

O objeto do ato previsto diz respeito a um domínio da competência externa exclusiva da União por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, dado que o ato previsto é suscetível de «afetar regras comuns ou de alterar o alcance das mesmas», ou seja, o quadro normativo da UE relativo à segurança da aviação que se refere a seguir, sendo, por conseguinte, necessário estabelecer uma posição da União.

A este respeito, é essencial reconhecer que a emenda 17 ao anexo 17 conforme foi apresentada aos Estados Contratantes da OACI e submetida para aprovação na 218.ª sessão do Conselho da OACI se encontra (já) plenamente refletida na legislação da UE relativa à segurança da aviação. No entanto, é desejável que estas normas reforçadas sejam aplicadas ao nível mundial.

A posição da União deve ser definida em conformidade com o quadro normativo da UE aplicável à segurança da aviação, nomeadamente 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 e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, bem como o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

3.1. Base jurídica processual

3.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê que possam ser adotadas decisões em que se definam «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo em questão⁴.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»⁵.

3.1.2. Aplicação ao caso em apreço

A OACI é um organismo criado por um acordo, nomeadamente a Convenção de Chicago.

Qualquer futura emenda do anexo 17 da Convenção de Chicago constituirá um ato que produz efeitos jurídicos.

⁴ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho (ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64).

⁵ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho, (ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64).

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

3.2. Base jurídica material

3.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União.

3.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O ato previsto visa finalidades e tem componentes no domínio da política de segurança da aviação adotada por uma organização internacional que influencia as políticas da UE em matéria de segurança da aviação.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

3.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização da Aviação Civil Internacional no que diz respeito à revisão do anexo 17 (Segurança) (emenda 17) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (a seguir «Convenção de Chicago»), cujo objetivo é regular o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (2) Os Estados-Membros da União são Estados contratantes da Convenção de Chicago e membros da OACI, ao passo que a União tem o estatuto de observador em determinados órgãos da OACI, nomeadamente na Assembleia e noutros órgãos técnicos.
- (3) Nos termos do artigo 54.º, alínea l) da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas internacionais e práticas recomendadas.
- (4) Em 4 de julho de 2019, a OACI emitiu o ofício AS8/2.1-19/48 para informar os seus Estados Contratantes da proposta de que a emenda 17 ao anexo 17, seria apresentada ao Conselho para adoção na sua 218.ª sessão (18 a 29 de novembro de 2019) e a aplicação estava prevista para julho de 2020. A proposta de emenda inclui, nomeadamente, disposições novas e/ou revistas sobre: avaliação de vulnerabilidades; partilha de informações entre Estados e partes interessadas; programas de formação e sistemas de certificação; controlo de acessos; rastreio do pessoal; e outras alterações de redação. Através do ofício mencionado *supra*, a OACI lançou a sua fase de consulta, que terminou em 4 de outubro de 2019.
- (5) As emendas ao anexo 17 foram elaboradas pelo painel «Segurança da Aviação» da OACI, do qual são membros ativos peritos de oito Estados-Membros da UE (Bélgica, França, Alemanha, Grécia, Itália, Países Baixos, Espanha e Reino Unido) e serão, a seguir, apresentadas para aprovação na 217.ª sessão do Conselho da OACI. Estas emendas, na sequência da consulta em curso, serão muito provavelmente aprovadas na 218.ª sessão do Conselho da OACI.
- (6) Uma vez adotadas, as emendas previstas serão vinculativas para todos os Estados da OACI, incluindo todos os Estados-Membros, em conformidade com a Convenção de Chicago e nos limites por ela estabelecidos. O artigo 38.º da Convenção de Chicago exige que os Estados contratantes notifiquem a OACI caso pretendam desviar-se de uma norma, no âmbito do mecanismo de notificação de diferenças.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União na Organização da Aviação Civil Internacional no que respeita à emenda 17 ao anexo 17 («Segurança») da Convenção de Chicago é estabelecida no anexo.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, agindo conjuntamente.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*