



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 27.2.2006
COM(2006)79 final

2006/0025(COD)

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO
EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS
REGIÕES**

relativa ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento

{SEC(2006)251}

(apresentada pela Comissão)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

relativa ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento

1. A necessidade de segurança nos transportes
 - 1.1 O terrorismo é uma das maiores ameaças à democracia e à liberdade. O risco de um ataque terrorista dirigido contra o transporte de mercadorias mantém-se elevado. Os danos potenciais, em termos de vidas e de actividade económica, são incomensuráveis e incalculáveis.
 - 1.2. A segurança dos transportes tornou-se uma questão mundial de importância vital. Diz também respeito à União Europeia, cujo papel como parceiro comercial assenta em transportes eficazes e seguros em todos as vertentes modais e a todos os níveis. Os nossos parceiros comerciais estão a começar a abordar as questões relativas à segurança do transporte de mercadorias. Também os Estados Unidos introduziram já algumas medidas de segurança aplicáveis às importações, que têm repercussões nas cadeias de abastecimento europeias.
 - 1.3. Foram recentemente obtidas melhorias consideráveis na segurança dos transportes na Europa: a segurança da aviação e dos aeroportos foi objecto de um quadro europeu¹, a segurança marítima e dos terminais portuários foi reforçada² e espera-se que a segurança em todas as zonas portuárias melhore consideravelmente na sequência da recente conclusão do processo legislativo sobre medidas de segurança para os portos marítimos³.
 - 1.4. Em 2003, a Comissão já apontara para a necessidade de um reforço da segurança no transporte terrestre de mercadorias⁴. Não existe actualmente regulamentação que abranja toda a cadeia de abastecimento dos transportes terrestres na Europa. A cadeia de abastecimento é definida como incluindo todo o transporte e operações e procedimentos relacionados com o transporte, com início no local de produção e fim no ponto de destino da carga.
 - 1.5. A ameaça de ataques terroristas salientou as vulnerabilidades da cadeia de abastecimento e a necessidade de actuação: os cidadãos esperam que sejam adoptadas medidas de segurança para a cadeia de abastecimento da qual depende o seu dia-a-dia e as empresas já não se podem dar ao luxo de negligenciar a segurança, tendo necessidade de proteger os seus empregados, empresas, clientes e público em geral de um ataque terrorista.

¹ Regulamento (CE) n° 2320/2002, JO L 355, de 30.12.2002, p.1

² Regulamento (CE) n° 725/2004, JO L 129, de 29.4.2004, p.6.

³ Directiva (CE) n° 65/2005, JO L 310, de 25.11.2005, p. 28.

⁴ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões relativa ao reforço da protecção do transporte marítimo, COM(2003) 229 final, de 16.5.2003, p.18.

- 1.6. Para combater o terrorismo, os Chefes de Estado da UE apelaram “ao reforço da segurança de todos os meios de transporte, inclusive através do reforço do enquadramento jurídico e da melhoria dos mecanismos de prevenção”⁵.
- 1.7. A inacção não é uma opção. Por conseguinte, a Comissão propõe uma acção comunitária destinada a reforçar a segurança da cadeia de abastecimento dos transportes terrestres, a fim de complementar a regulamentação comunitária em vigor em matéria de segurança dos transportes. A presente proposta não abrange a segurança do transporte de passageiros, em particular de sistemas de transporte em massa, que poderá ser abordada numa fase posterior, se necessário.
2. Para uma melhoria da segurança da cadeia de abastecimento
- 2.1. Tendo em conta a necessidade de acção urgente e as conclusões do Conselho Europeu, a Comissão apresenta esta comunicação e uma proposta legislativa relativa ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento.
- 2.2. A Comunicação expõe os factos essenciais sobre a segurança do transporte de mercadorias que qualquer iniciativa neste domínio deve ter em conta. Aborda as vantagens e desvantagens de determinadas opções e as razões pelas quais a medida legislativa proposta constitui a abordagem mais realista e orientada para reforçar a segurança do transporte de mercadorias na Europa.
- 2.3. O objectivo da proposta é reforçar a segurança da cadeia de abastecimento a fim de proporcionar uma maior protecção a todo o transporte de mercadorias na Europa contra possíveis ataques terroristas.
- 2.4. Os objectivos da proposta da Comissão são:
- aumentar o nível de segurança ao longo da cadeia de abastecimento, sem todavia prejudicar o livre fluxo de trocas comerciais;
 - estabelecer um quadro comum para uma abordagem europeia sistemática sem comprometer o mercado comum dos transportes e as medidas de segurança existentes;
 - evitar encargos e procedimentos administrativos desnecessários a nível europeu e nacional.
- 2.5. A medida proposta pela Comissão:
- estabelece um sistema obrigatório que exige aos Estados-Membros a criação de um rótulo de qualidade em matéria de segurança ("operador seguro") que pode ser concedido a operadores da cadeia de abastecimento que satisfaçam níveis de segurança mínimos europeus, permitindo assim o reconhecimento mútuo do rótulo no mercado interno;

⁵ Declaração da UE sobre o Combate ao Terrorismo de 25 de Março de 2004, 7906/2004 de 29 de Março de 2004

- introduz, no âmbito das disposições de cumprimento obrigatório pelos Estados-Membros, um regime voluntário ao abrigo do qual os operadores da cadeia de abastecimento aumentam o seu desempenho em termos de segurança, em troca de incentivos;
- torna os operadores da cadeia de abastecimento responsáveis pelo seu desempenho em matéria de segurança no transporte europeu de mercadorias;
- permite aos “operadores seguros” beneficiar de facilidades quando da realização de controlos de segurança e distinguir-se, de forma positiva, de outros concorrentes no domínio da segurança, dando-lhes assim um trunfo em termos comerciais e de concorrência;
- permite a actualização e o aperfeiçoamento regulares dos requisitos de segurança, incluindo requisitos e normas internacionais reconhecidos, através do procedimento de comitologia.

3. Questões-chave e respostas da Comissão

Qual é o nível de segurança necessário?

- 3.1 Dois elos essenciais em muitas cadeias de abastecimento, nomeadamente o transporte aéreo juntamente com os aeroportos e o transporte marítimo juntamente com os portos marítimos, implementaram níveis de segurança rigorosos sob a forma de regras e medidas com especificações pormenorizadas e juridicamente vinculativas e com verificações. Uma abordagem semelhante aplicada aos restantes elos da cadeia de abastecimento aumentaria indubitavelmente a segurança de toda a cadeia de abastecimento.
- 3.2. Contudo, uma comparação entre os transportes marítimo e aéreo e a cadeia de abastecimento no seu conjunto revela diferenças fundamentais. Os mercados dos transportes marítimo e aéreo são caracterizados por um número limitado de operadores que, além disso, operam em zonas geograficamente confinadas, definidas e controláveis, pelo que estão habituados às disposições relativas à segurança.
- 3.3. A cadeia de abastecimento dos transportes terrestres no seu conjunto apresenta dimensões bastante diferentes. Só nos transportes e serviços auxiliares há actualmente mais de meio milhão empresas⁶ envolvidas, desde multinacionais importantes a minúsculas empresas de serviços enraizadas numa grande variedade de culturas e de contextos comerciais. Estas empresas abrangem toda a Comunidade. A maioria não dispõe actualmente de sistema de gestão da segurança e, em geral, os níveis de segurança só agora se começam a desenvolver.
- 3.4. Deveria ser promovida a sensibilização de todos os intervenientes na cadeia de abastecimento intracomunitária para as questões de segurança. Em função dos produtos transportados, da posição do operador na cadeia e da vulnerabilidade da

⁶ Estimativa de acordo com os dados sobre energia e transportes da UE (*EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004*), capítulo 3.1.12. Este número (UE-25) não inclui os produtores de mercadorias, que se encontram no início de uma cadeia de abastecimento. A sua inclusão elevaria o número total para aproximadamente 4,7 milhões de empresas na cadeia de abastecimento.

infra-estrutura, é possível definir o nível de segurança necessário. A adopção de novas medidas de segurança altamente prescritivas para todos os operadores resultaria numa ruptura total da cadeia de abastecimento. Contudo, um número crescente de empresas está a estabelecer as suas próprias normas de gestão da segurança, não apenas para proteger as suas próprias operações e a sua marca, mas igualmente como um meio para seleccionar os seus parceiros na cadeia de abastecimento.

- 3.5. Por conseguinte, tendo em conta o exposto, é impossível na prática estabelecer, numa única operação abrangente, regras e medidas de segurança para a cadeia de abastecimento dos transportes terrestres comparáveis às adoptadas para os transportes aéreo e marítimo. Em vez disso, é mais realista estabelecer um quadro de requisitos de segurança mínimos que possam gradualmente evoluir em função do progresso tecnológico e dos riscos, a fim de assegurar níveis de segurança satisfatórios num ambiente operacional.

Regras de segurança apenas para a carga contentorizada?

- 3.6. Reconhece-se que a maioria das actuais iniciativas e deliberações se estão a concentrar no transporte intermodal contentorizado, tanto a nível nacional e internacional como a nível de determinadas empresas. Esse facto é compreensível dado o receio de que os contentores possam ser indevidamente utilizados para o contrabando de armas de terroristas ou mesmo como veículo de entrega de uma arma química, biológica, radiológica ou nuclear.
- 3.7. Contudo, os contentores não são os únicos alvos potenciais. O comércio intra-europeu assenta em várias unidades de carregamento que são igualmente susceptíveis de interferência terrorista. A mesma preocupação aplica-se, de facto, a todos os tipos de transporte de carga que, de um modo ou de outro, correm riscos de utilização indevida.

Regras de segurança para domínios específicos ou para toda a cadeia de abastecimento?

- 3.8. A ideia de concentrar os esforços de melhoria dos níveis de segurança da cadeia de abastecimento num número limitado de domínios-chave claramente identificados é tentadora: estão a ser desenvolvidos dispositivos para tornar os selos mais resistentes a manipulação ilícita, a maioria dos centros logísticos tornaram mais rigorosas as regras de acesso e muitos operadores introduziram verificações dos antecedentes dos seus empregados e cartões de identificação dos mesmos. Verifica-se uma crescente consciencialização quanto aos riscos.
- 3.9. Tudo isto são avanços muito bem-vindos. Mas são de âmbito limitado e não oferecem a abordagem sistemática da segurança da cadeia de abastecimento necessária para responder a potenciais riscos ou ataques terroristas tão rápida e eficazmente quanto possível.
- 3.10. A cadeia de abastecimento é constituída por uma série de operações, com início no local de produção e fim no ponto de entrega da carga, e de procedimentos acompanhantes. Essas operações são interdependentes, da mesma forma que os operadores que as realizam. Todos os elementos individuais, incluindo os fluxos de

informação, têm de contribuir para garantir níveis elevados de segurança ao longo de toda a cadeia de abastecimento.

- 3.11. Contudo, a melhoria da segurança em domínios-chave bem definidos arrisca-se a perder o seu impacto se for realizada de uma forma isolada. A introdução, por exemplo, de selos seguros teria pouca utilidade prática se não fosse combinada com mudanças adequadas, por exemplo, nas atitudes do pessoal face à segurança. Na realidade, uma parte inteiramente segura da cadeia de abastecimento com múltiplos operadores, em que uma característica de segurança específica é de importância primordial, perderia os seus benefícios em termos de segurança se se continuasse a permitir a ausência de segurança noutra parte da cadeia de abastecimento, sujeita a outras características de segurança. A nível internacional, apenas as cadeias de abastecimento completas e seguras são reconhecidas. A multitude de características de segurança específicas exige medidas adaptadas em função das especificidades dos operadores e das cadeias de abastecimento.
- 3.12. Tendo em conta o exposto, considera-se mais adequado concentrar a atenção no desenvolvimento de um quadro comunitário em matéria de segurança da cadeia de abastecimento, em lugar de optar por uma abordagem fragmentada. Esta escolha não exclui, de forma alguma, a possibilidade de adopção de requisitos mínimos a nível comunitário ou mesmo de regulamentação pormenorizada aplicável a determinados domínios. Conforme explicado adiante, o quadro deveria definir requisitos mínimos para todos os elos na cadeia de abastecimento e regras técnicas específicas, quando justificado. Todavia, em qualquer dos casos, o quadro deveria permitir actualizações fáceis e regulares.
- 3.13. Um quadro jurídico proporcionaria orientações aos operadores, que frequentemente fazem investimentos consideráveis na modernização da sua segurança.

Quem deveria ser responsável pela segurança?

- 3.14. É necessário estabelecer se um dos operadores envolvidos deveria ser responsável pela segurança de toda a cadeia de abastecimento ou se cada operador deveria ser responsável pela segurança da sua parte da cadeia de abastecimento. Este ponto é importante pelo facto de a cadeia de abastecimento ser constituída por um número considerável de operadores.
- 3.15. A cadeia de abastecimento começa normalmente no local de fabrico com a preparação para expedição. As mercadorias podem ser carregadas em contentores ou embaladas de outro modo. Podem ser recolhidas no local de fabrico e transportadas num único modo de transporte para o seu destino final. Podem ser levadas para entrepostos, zonas de armazenagem ou terminais interiores, onde poderão ser transferidas para outros modos de transportes. A operação pode envolver transitários de mercadorias e agentes ou correctores. Cada elo da cadeia de abastecimento é acompanhado frequentemente por procedimentos de informação sofisticados.
- 3.16. É tentadora a ideia de impor a responsabilidade pela segurança de toda a cadeia de abastecimento a um único operador. Tal seria simples, mas não reflectiria a realidade do mercado. É possível que os fabricantes especializados, devido à sua dimensão e modo de funcionamento, executem, ou pelo menos controlem totalmente, as

operações de transporte. A sua responsabilidade pela segurança de toda a cadeia de abastecimento poderá estar bem estabelecida.

- 3.17. Contudo, em circunstâncias comerciais normais, um fabricante de mercadorias não executa a operação de transporte na sua totalidade. São as empresas especializadas que o fazem, sendo as empresas ferroviárias apenas um exemplo. É verdade que os fabricantes não sabem frequentemente, nem sequer precisam de saber, qual foi o operador que transportou as suas mercadorias e por que meios. As mesmas considerações aplicam-se a outros operadores na cadeia de abastecimento. Estes podem controlar mais de um elo na cadeia, ou mesmo, mais raramente, toda a cadeia, excepto a primeira fase no local de fabrico. A sua responsabilidade pode assim abranger mais de uma fase.
- 3.18. Estas realidades do mercado apontam para uma única conclusão prática: cada operador de cada elo da cadeia de abastecimento assume responsabilidade exclusivamente pela segurança das suas próprias actividades. A soma das medidas de segurança individuais define a segurança de toda a cadeia.
- 3.19. Na análise da cadeia de abastecimento é possível identificar quatro grupos de actividades, cada uma das quais com as suas características próprias relevantes para a segurança:
- preparação de mercadorias para expedição e expedição a partir do local de produção;
 - transporte de mercadorias;
 - trânsito de mercadorias,
 - depósito em entreposto, armazenagem e operações em terminais interiores.

Como podem ser utilizados conceitos comunitários existentes para aumentar a segurança da cadeia de abastecimento?

- 3.20. A regulamentação aduaneira comunitária⁷ funciona com o conceito de "operador económico autorizado". Aos operadores que satisfaçam determinados critérios de fiabilidade pode ser concedido o estatuto de "operador económico autorizado" que lhes permite beneficiar de facilidades no que se refere a controlos aduaneiros relacionados com a segurança intrínseca (*safety*) e a segurança extrínseca (*security*) e/ou de simplificações previstas na regulamentação aduaneira. Estas últimas têm um especial valor comercial para os operadores que podem então controlar o seu fluxo de material em função das suas próprias necessidades.
- 3.21. Ao abrigo do regulamento relativo à segurança dos aeroportos da Comunidade⁸, um "agente reconhecido" ou uma transportadora aérea pode reconhecer um expedidor como "expedidor conhecido" se este preencher determinados critérios relevantes para a segurança extrínseca. Em resultado disso, não é necessário aplicar determinados controlos de segurança a cargas recebidas de um "expedidor conhecido".

⁷ Regulamento (CE) n° 648/2005, JO L 117, de 4.5.2005, p. 13.

⁸ Regulamento (CE) n° 2320/2002, JO L 355, de 30.12.2002, p.1

- 3.22. Ambos os conceitos se baseiam no princípio subjacente de que os operadores que cumprem voluntariamente determinados requisitos e que foram aprovados pelas autoridades devem beneficiar de determinadas facilidades. Estes são objecto de inspecções regulares. É possível aplicar o mesmo conceito, com as adaptações adequadas, à segurança da cadeia de abastecimento sob a forma de um “operador seguro”.
- 3.23. Devem ser definidos requisitos mínimos específicos para os operadores envolvidos nos quatro grupos de actividades:
- preparação de mercadorias para expedição e expedição a partir do local de produção;
 - transporte de mercadorias;
 - trânsito de mercadorias,
 - depósito em entreposto, armazenagem e operações em terminais interiores.
- 3.24. O regime de “operador seguro” criado nos Estados-Membros deveria permitir aos operadores da cadeia de abastecimento provar a sua conformidade com os requisitos de segurança mínimos. O estatuto de “operador seguro” seria concedido a operadores considerados em conformidade com os requisitos. Com esse fim em vista, os Estados-Membros podem recorrer a sistemas ou procedimentos existentes ou preferir criar um sistema especificamente reservado para a segurança da cadeia de abastecimento. A implementação exigirá verificações, dado não poder haver confiança sem verificação.
- 3.25. Como é impossível ao número muito substancial de operadores da cadeia de abastecimento aplicar os requisitos mínimos específicos e aos Estados-Membros assegurar que a implementação seja adequadamente verificada, a implementação terá de se processar com carácter voluntário. Nenhum operador será forçado a aderir ao regime de “operador seguro”.
- 3.26. A fim de manter a integridade do mercado comum, cada Estado-Membro terá de reconhecer o estatuto de “operador seguro” concedido por qualquer outro Estado-Membro, quando o “operador seguro” desenvolve actividades no seu território.
- 3.27. Quando justificado, os Estados-Membros podem decidir limitar o acesso a instalações e infra-estruturas aos “operadores seguros”.

Quais são as vantagens do regime de “operador seguro”?

- 3.28. A boa implementação do regime de “operador seguro” depende das vantagens práticas tangíveis para as autoridades e para os operadores que optam pela realização dos investimentos financeiros necessários:

3.28.1. Utilização dos recursos públicos. As autoridades responsáveis pela segurança poderiam concentrar os seus meios de controlo nos operadores que não participam no regime, sem perda todavia do seu direito de submeter os “operadores seguros” a controlos, quando justificado. Esta mesma abordagem foi bem sucedida quando

aplicada pelas autoridades aduaneiras aos seus "operadores económicos autorizados". Não há razão para crer que as autoridades de segurança não beneficiariam com a possibilidade de poderem concentrar melhor o seu trabalho.

3.28.2. Dinâmica europeia coordenada em matéria de segurança. As autoridades poderão, pela primeira vez, desenvolver iniciativas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento a nível europeu, com base numa sensibilização comum, em objectivos comuns e em critérios comuns.

3.28.3. Interconectividade com transportes marítimos e aéreos seguros. Os aeroportos e portos marítimos, incluindo as instalações portuárias, abrangidos por regulamentação comunitária rigorosa em matéria de segurança podem estar certos que a carga que entra no seu perímetro proveniente de uma cadeia de "operadores seguros" foi adequadamente securizada ao longo da cadeia. Esses operadores deveriam receber tratamento preferencial, por exemplo, ser autorizados a beneficiar do "tratamento acelerado".

3.28.4. Reconhecimento à escala europeia. Um reconhecimento à escala europeia do estatuto de "operador seguro" concedido por uma autoridade nacional tem vantagens para os operadores e para os Estados-Membros: o operador beneficiará do reconhecimento em toda a UE e os Estados-Membros poderão confiar na concessão desse estatuto pelos outros Estados-Membros, sabendo que este foi concedido com base em regras europeias uniformes, em aplicação de requisitos de segurança mínimos europeus acordados.

3.28.5. Integração na segurança da cadeia de abastecimento global. Com disposições comparáveis em matéria de segurança, as autoridades aduaneiras responsáveis pelos controlos de segurança nas fronteiras externas, tanto de exportações como de importações, reconhecerão, no seu regime de "operador económico autorizado", o estatuto de "operador seguro" concedido pela autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento. Por sua vez, a autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento procederá do mesmo modo em relação aos "operadores económicos autorizados". O trabalho actualmente realizado pelas autoridades aduaneiras e as condições definidas na proposta anexa à presente Comunicação, se aprovada, terão como resultado a compatibilidade e o reconhecimento mútuos. O regime de "operador seguro" permitiria aos exportadores europeus beneficiar dos actuais regimes de facilidades à importação dos EUA, mas antecipa também desenvolvimentos internacionais. De facto, o regime europeu poderia tornar-se um modelo para uma implementação rápida a nível mundial das recomendações em matéria de segurança da cadeia de abastecimento global desenvolvidas pela Organização Mundial das Alfândegas.

3.28.6. Desempenho de segurança das empresas. O "operador seguro" pode demonstrar, aos seus clientes e aos seus parceiros na cadeia de abastecimento, a sua capacidade para manter a cadeia de abastecimento livre de violações de segurança. Ser-lhe-á também mais fácil identificar parceiros comerciais responsáveis e preocupados com as questões de segurança, em detrimento de outros que não tenham essas preocupações.

3.28.7. Eficiência e elasticidade das empresas. A experiência em domínios adjacentes aponta para a conclusão de que os operadores podem colher benefícios da

participação no regime de “operador seguro”. É largamente reconhecido que a implementação do regime CSI (*US Container Security Initiative*) no transporte marítimo, embora não especificamente concebido para beneficiar os operadores, teve uma série de efeitos secundários comerciais positivos, nomeadamente melhores sistemas operacionais e melhor controlo e previsibilidade do transporte e de outros procedimentos, bem como tempos de processamento mais seguros e menores perdas decorrentes de furtos. Segundo as tendências verificadas em trabalhos de investigação publicados recentemente⁹, vários factores de custos, tanto da cadeia de transportes como das empresas envolvidas, teriam benefícios colaterais positivos numa série de domínios, decorrentes da melhoria das medidas de segurança.

É necessário um quadro comunitário?

- 3.29. As autoridades dos Estados-Membros desejam ter a garantia de que os mesmos requisitos de segurança mínimos são aplicáveis em todos os Estados-Membros e que são implementados de forma eficaz. Afinal, com o mercado comum dos operadores da cadeia de abastecimento tornado realidade, cada autoridade nacional ver-se-á confrontada com operadores aos quais foi concedido o estatuto de “operador seguro” noutra Estado-Membro e que esperam poder beneficiar das facilidades concedidas aos operadores nacionais. As autoridades nacionais devem poder confiar numa aplicação uniforme das regras em toda a Europa.
- 3.30. Uma percentagem elevada das operações de transportes estará sempre restringida às fronteiras geográficas da União Europeia, todavia uma parte substancial envolve igualmente outros países europeus ou países fora da Europa. Está já a verificar-se um movimento em países terceiros para aumentar a segurança da cadeia de abastecimento. Embora a dimensão externa envolva necessariamente autoridades aduaneiras de ambos os parceiros comerciais, os sistemas de segurança nacionais serão inevitavelmente sujeitos a escrutínio. Um sistema europeu uniforme, implementado tão rapidamente quanto possível, poderá ter repercussões consideráveis na evolução em países terceiros e certamente muito mais do que uma “manta de retalhos” desorganizada de regras nacionais.
- 3.31. Os aspectos globais da segurança da cadeia de abastecimento tornam necessário um quadro comunitário.

4. Conclusão

A Comissão considera que é necessário dar um primeiro passo no sentido da melhoria da segurança de toda a cadeia de abastecimento. Em virtude da dimensão e complexidades do mercado, a criação de um quadro de carácter voluntário, mas controlado, de segurança da cadeia de abastecimento dos transportes terrestres constitui a acção mais adequada.

O quadro incentivará a interconectividade entre os vários modos de transporte e operadores, reforçando assim a segurança ao longo da cadeia de abastecimento no

⁹ Por exemplo, James B. Rice, Jr. and Philip W. Spayd, ‘*Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits*’, Maio de 2005 (Massachusetts Institute of Technology) e Hau L. Lee e Seungjin Whang, ‘*Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management*’, *International Journal of Production Economics*, 2004

seu conjunto. O “tratamento acelerado” pode incentivar as autoridades nacionais a promover a cooperação entre várias instituições administrativas e a indústria, dessa forma reduzindo os encargos administrativos.

O quadro deve ser implementado e pode ser aprofundado ao longo do tempo em função dos riscos de segurança avaliados e do nível de aceitação por parte dos operadores comerciais. Incentivará também os operadores da cadeia de abastecimento a introduzir novas ferramentas de gestão da segurança e a melhorar as existentes, de acordo com requisitos mínimos específicos.

O carácter voluntário é apoiado por vantagens práticas no que diz respeito a controlos de segurança, incluindo os realizados pelas alfândegas. Incentiva medidas inovadoras e permite aos participantes aumentar a sua competitividade.

A proposta não exclui a possibilidade de adopção de medidas rigorosas caso se demonstre que o mercado não aceita a abordagem proposta.

A nível legislativo, é apresentada uma proposta de regulamento.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Contexto da proposta

• **Justificação e objectivos da proposta**

O Conselho da UE considerou que os transportes são um domínio-chave na sua luta contra o terrorismo. Apelou assim para "ao reforço da segurança de todas os meios de transporte, inclusive através do reforço do enquadramento jurídico e da melhoria dos mecanismos de prevenção"¹⁰. A presente proposta é apresentada em resposta às necessidades identificadas e à solicitação do Conselho.

• **Contexto geral**

Foram recentemente obtidas melhorias consideráveis na segurança dos transportes na Europa: a segurança da aviação e dos aeroportos foi dotada de um novo quadro europeu¹¹ e a segurança marítima¹² e a segurança portuária¹³ foram reforçadas.

Não existem actualmente regras aplicáveis a toda a cadeia de abastecimento dos transportes terrestres da Comunidade, que é definida como incluindo todo o transporte e operações e procedimentos relacionados com o transporte, com início no local de produção e fim no ponto de destino da carga.

• **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Não há disposições em vigor no domínio da proposta.

• **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A proposta tem ligações com a legislação em vigor em matéria de segurança dos transportes. É plenamente compatível com as medidas aduaneiras destinadas a aumentar a segurança dos transportes nas fronteiras externas e apoia os objectivos da Agenda de Lisboa.

2. Consulta das partes interessadas e avaliação do impacto

• **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Em Dezembro de 2003, os Estados-Membros, as associações de transportes, os sindicatos e outras associações com um interesse particular nos domínios dos transportes e da segurança (por exemplo, associações profissionais) foram consultados com base num documento de consulta. Os inquiridos representam uma amostragem transversal das empresas directa e indirectamente envolvidas na segurança dos transportes.

¹⁰ Declaração da UE sobre o Combate ao Terrorismo de 25 de Março de 2004, 7906/2004 de 29 de Março de 2004

¹¹ Regulamento (CE) n° 2320/2002, JO L 355, de 30.12.2002, p. 1

¹² Regulamento (CE) n° 725/2004, JO L 129, de 29.4.2004, p. 6

¹³ Directiva (CE) n° 65/2005, JO L 310, de 25.11.2005, p. 28

Entre 23 de Dezembro de 2003 e 27 de Fevereiro de 2004, foi realizada uma consulta aberta através da Internet. A Comissão recebeu 65 respostas. Os resultados estão disponíveis em http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm.

A consulta aberta foi seguida por outras consultas com os Estados-Membros e a indústria em 2004 e no primeiro semestre de 2005.

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

As conclusões-chave do processo de consulta podem resumir-se do seguinte modo:

- 1) A segurança da cadeia de abastecimento tornou-se uma questão grave que é necessário abordar;
- 2) As possíveis medidas de segurança da UE deveriam concentrar-se no terrorismo, mais do que na criminalidade em geral;
- 3) A avaliação dos riscos é importante e deveria ser alvo de maior estudo;
- 4) Não é provável que a médio prazo seja possível garantir uma segurança absoluta;
- 5) As medidas devem ter em conta as realidades do mercado;
- 6) As medidas deveriam ser tomadas ao nível de toda a UE a fim de evitar distorções entre mercados e, tanto quanto praticável, serem aplicáveis a todos os modos de transporte;
- 7) Foi defendido um regime voluntário, como o de "agente reconhecido" e de "expedidor conhecido".

Estas conclusões-chave são consentâneas com a abordagem da Comissão de combate ao terrorismo¹⁴ e constituem as bases da proposta da Comissão.

• **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A Comissão recebeu opiniões de peritos de muitas fontes: operadores, representantes de empresas, especialistas e autoridades em matéria de segurança e transportes nos Estados-Membros.

• **Avaliação do impacto**

Foram estudadas opções alternativas. Um estudo externo amplo, intitulado '*The impact of possible European legislation to improve transport security*', identificou os princípios fundamentais da proposta como sendo os que apresentam uma melhor relação custo/benefícios. O estudo está disponível em:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks.

¹⁴ Ver notas de pé-de-página 7, 9, 10, 11 e 12

Estados-Membros

A proposta impõe aos Estados-Membros a obrigação de criar um sistema nacional para a concessão do estatuto de "operador seguro" a operadores que o solicitem e satisfaçam os requisitos mínimos. Os Estados-Membros podem estabelecer um novo sistema de segurança intrínseca (*safety*) e extrínseca (*security*) ou utilizar sistemas existentes. Embora a criação de um regime nacional exija recursos financeiros, deveria ser possível reunir sinergias com medidas de segurança extrínseca existentes. A proposta permite às autoridades nacionais aplicar os regimes de uma forma neutra em termos de custos.

Empresas

A proposta não contém medidas de carácter obrigatório para os operadores da cadeia de abastecimento. O regime de "operador seguro" proposto tem um carácter voluntário, podendo os seus utilizadores esperar tirar daí benefícios decorrentes das facilidades em matéria de segurança e da simplificação dos controlos aduaneiros, bem como do facto de se poderem apresentar como operadores com normas de segurança elevadas a parceiros da cadeia de abastecimento que exigem tais normas. Outros operadores que consideram que as suas actividades não exigem normas de segurança elevadas podem decidir não participar no novo regime.

Comissão

Nenhuma, excepto a sua obrigação como guardião dos Tratados.

3. Elementos jurídicos da proposta

• Síntese da acção proposta

A Comissão propõe que o Parlamento Europeu e o Conselho adoptem, o mais depressa possível, o presente regulamento relativo ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento. A proposta complementa outras medidas já existentes em matéria de segurança dos transportes.

As medidas necessárias para o reforço da segurança da cadeia de abastecimento dos transportes terrestres basear-se-iam nos seguintes princípios:

- A segurança da cadeia de abastecimento exige uma parceria activa neste domínio entre as autoridades dos Estados-Membros e as empresas;
- A segurança da cadeia de abastecimento complementa medidas de segurança dos transportes já existentes nos domínios da aviação e do transporte marítimo, incluindo aeroportos e portos marítimos;
- A obrigação de os Estados-Membros criarem um regime nacional para reforçar a segurança da cadeia de abastecimento que sejam compatíveis entre si;
- Um quadro de carácter voluntário para os operadores que fixa requisitos mínimos aos quais devem obedecer os operadores em quatro categorias de cadeias de abastecimento identificadas para lhes ser concedido o estatuto de "operador seguro";

- Os "operadores seguros" deveriam beneficiar das facilidades de um “tratamento acelerado” em matéria de segurança e da simplificação dos controlos aduaneiros e gozarão de um maior prestígio face aos seus parceiros comerciais;
- Os Estados-Membros devem designar uma autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento que será responsável pela concessão do estatuto de “operador seguro”. Podem para tal nomear organizações reconhecidas no domínio da segurança da cadeia de abastecimento, desde que estas satisfaçam determinadas condições especificadas;
- Os Estados-Membros devem nomear um ponto de contacto nacional para a segurança da cadeia de abastecimento encarregado da comunicação necessária com os outros Estados-Membros e com a Comissão;
- O estatuto de “operador seguro” concedido pelas autoridades de um Estado-Membro será reconhecido pelas autoridades dos outros Estados-Membros;
- É estabelecido um procedimento para a adaptação das disposições ao progresso técnico.

- **Base jurídica**

Artigo 71º e nº 2 do artigo 80º do Tratado.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da Comunidade. Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas:

- São necessárias regras comuns, incluindo um quadro comum, para lutar eficazmente contra os riscos do terrorismo transnacional.
- A concretização do mercado comum dos transportes, juntamente com as quatro liberdades consignadas no Tratado, exige uma abordagem europeia comum em matéria de segurança da cadeia de abastecimento. A existência de uma multiplicidade de regimes nacionais diferentes no domínio da segurança da cadeia de abastecimento poderia colocar o risco de recriação das fronteiras internas;
- Iniciativas isoladas tomadas por um ou mais Estados-Membros, resultando necessariamente em níveis de segurança divergentes entre os Estados-Membros, seriam inevitavelmente interpretadas pelos parceiros comerciais da Europa como uma relutância em abordar as questões de segurança ou seriam utilizadas para pôr em concorrência um Estado-Membro contra outro.

A acção comunitária será a melhor forma de atingir os objectivos da proposta. Um quadro à escala europeia com requisitos mínimos idênticos para os operadores de todos os Estados-Membros permitirá manter uma abordagem comum em matéria de segurança da cadeia de abastecimento e evitará a respectiva renacionalização.

A presente proposta está limitada ao necessário para o estabelecimento de um quadro a nível comunitário:

- Uma abordagem idêntica, obrigatória para os Estados-Membros que devem estabelecer o quadro comunitário comum necessário para assegurar o funcionamento contínuo do mercado dos transportes e de carácter voluntário para os operadores, mas que aponta claramente para a necessidade de todos os operadores da cadeia de abastecimento melhorarem a gestão da segurança;
- Requisitos mínimos comuns de segurança para os grupos de operadores que trabalham na cadeia de abastecimento de transportes terrestres. Reconhecimento mútuo do estatuto de “operador seguro”, permitindo assim a todos os “operadores seguros” beneficiar de facilidades e simplificações a nível nacional e evitando o risco de discriminação;
- Um sistema que complemente a regulamentação aduaneira comunitária em vigor e permita actualizações, a fim de tomar em consideração desenvolvimentos a nível internacional, por exemplo, no domínio da normalização.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelos seguintes motivos:

- A proposta está construída com base nas realidades da cadeia de abastecimento. Evita medidas em larga escala altamente prescritivas que seriam extremamente difíceis, se não mesmo impossíveis, de implementar e controlar pelos Estados-Membros. Em vez disso, convida os operadores a investir na segurança da cadeia de abastecimento, sabendo que o seu investimento está em conformidade com requisitos uniformes a nível europeu, e oferece aos voluntários facilidades nos controlos relacionados com a segurança e simplificações de possíveis obstáculos processuais;
- Os Estados-Membros, através do Conselho, reconheceram a necessidade de melhorar a segurança da cadeia de abastecimento;
- Os Estados-Membros podem manter os custos ao mínimo. Os Estados-Membros teriam de criar um regime para a concessão do estatuto de “operador seguro” para o qual poderiam contudo basear-se em modelos já existentes no domínio da segurança dos transportes terrestres e das alfândegas. Podem solicitar a assistência prática das organizações reconhecidas no domínio da segurança da cadeia de abastecimento. Podem decidir tornar o procedimento de concessão neutro, em termos de custos, para as autoridades. As autoridades regionais e locais não serão envolvidas, a menos que um Estado-Membro assim o decida.

Os custos são insignificantes para a Comunidade: a Comissão teria apenas de cumprir os seus deveres como guardião do Tratado. Os operadores que desejem investir em medidas de segurança saberão a partir desse momento que os seus investimentos estão em conformidade com requisitos a nível comunitário. Segundo as tendências verificadas em trabalhos de investigação publicados recentemente, vários factores de custos, tanto da cadeia de transportes como das empresas envolvidas, tirariam efeitos colaterais positivos da melhoria das medidas de segurança.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: regulamento. Não seriam adequados outros meios pelas seguintes razões:

Foi estudada a questão da apresentação pela Comissão de uma proposta de regulamento ou de directiva. A escolha do regulamento é plenamente consentânea com a legislação em matéria de segurança do transporte marítimo, aviação e aeroportos. É consentânea com a legislação aduaneira, que poderia complementar quando a cadeia de abastecimento cumpre os requisitos aduaneiros.

Os riscos transnacionais do terrorismo exigem uma abordagem uniforme, paralela e simultânea dos Estados-Membros com vista a estabelecer um regime que se oponha eficazmente à ameaça terrorista. Um regulamento é o instrumento mais eficaz.

Considerada isoladamente, a proposta é muito simples, não havendo necessidade de objectivos e princípios gerais a desenvolver pelos Estados-Membros. Os elementos-chave podem ser implementados imediatamente a fim de remediar uma situação de segurança insatisfatória e, quando baseados num regulamento, sem necessidade de transposição para a legislação nacional.

Um regulamento é, por conseguinte, a escolha mais adequada.

4. Implicações orçamentais

Nenhuma.

5. Informações adicionais

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto é relevante para efeitos do EEE e, por conseguinte, deveria ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

- **Explicação pormenorizada da proposta**

A Comissão propõe que a base jurídica do regulamento seja o artigo 71º do Tratado CE, sem prejuízo da regulamentação dos Estados-Membros no domínio da segurança nacional e das medidas que possam ser adoptadas com base no Título VI do Tratado da União Europeia.

CONSIDERAÇÕES ESPECIAIS:

Artigo 1º:

Define o objectivo do regulamento.

Artigo 2º:

Define o conceito de “cadeia de abastecimento”.

Artigo 3º:

Define o âmbito do regulamento.

Artigo 4º

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de designar uma autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento.

Artigo 5º:

Impõe aos Estados-Membros a obrigação de estabelecer um regime nacional para a concessão do estatuto de “operador seguro” a operadores de cadeia de abastecimento e expõe as vantagens desse estatuto.

Artigo 6º:

Introduz os benefícios do estatuto de “operador seguro” ("tratamento acelerado") e a possibilidade de recusar a aplicação desses benefícios a um “operador seguro”.

Artigo 7º:

Impõe a obrigação de reconhecimento mútuo entre os Estados-Membros.

Artigo 8º:

Define as condições para a concessão do estatuto de “operador seguro”.

Artigo 9º:

Prevê a possibilidade de retirar ou suspender o estatuto de “operador seguro”.

Artigo 10º:

Estabelece para os Estados-Membros a obrigação de criação de procedimentos de concessão, quer directamente através de uma autoridade pública quer de organizações reconhecidas em matéria de segurança de cadeia de abastecimento, e de elaboração da lista dos “operadores seguros” à qual devem ter acesso as autoridades nacionais, os pontos de contacto e a Comissão.

Artigo 11º:

Prevê a nomeação de um ponto de contacto para a segurança da cadeia de abastecimento como interlocutor com os Estados-Membros e a Comissão.

Artigo 12º:

Estabelece como obrigação que os Estados-Membros assegurem uma supervisão adequada e regular dos seus regimes nacionais de concessão do estatuto de “operador seguro”.

Artigo 13º:

Estabelece que os requisitos técnicos constantes dos anexos ao presente regulamento podem ser alterados ou complementados pelo procedimento estabelecido na Decisão 1999/468/CE.

Artigo 14º:

Estipula que a Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros.

Artigo 15º:

Diz respeito à confidencialidade da informação relativa à segurança.

Artigo 16º:

Estabelece a entrada em vigor do regulamento.

Anexos 1 - 4:

Estabelece os requisitos pormenorizados para a concessão do estatuto de “operador seguro” a expedidores, empresas transportadoras, empresas transitárias, entrepostos, instalações de armazenagem ou terminais interiores.

Anexo 5:

Estabelece de forma pormenorizada os requisitos para a realização de uma avaliação dos riscos pelos operadores.

Anexo 6:

Estabelece de forma pormenorizada as condições a satisfazer por uma organização reconhecida em matéria de segurança da cadeia de abastecimento.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento

(o relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁷,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado¹⁸,

Considerando o seguinte:

- (1) Os incidentes de segurança e o terrorismo contam-se entre as ameaças mais graves para os ideais de democracia, liberdade e paz que constituem a própria essência da União Europeia.
- (2) A cadeia de abastecimento deveria ser protegida contra incidentes de segurança. Essa protecção beneficiaria os utilizadores dos transportes, os trabalhadores, a economia e a sociedade no seu conjunto.
- (3) O Conselho Europeu apelou “ao reforço da segurança de todos os meios de transporte, inclusive através do reforço do enquadramento jurídico e da melhoria dos mecanismos de prevenção”¹⁹.
- (4) Obtiveram-se recentemente melhorias consideráveis da segurança dos transportes na Europa nos sectores da aviação²⁰ e do transporte marítimo²¹. Esperam-se outras melhorias na sequência da recente adopção de medidas de segurança para os portos²².

¹⁵ JO C , , p. .

¹⁶ JO C , , p. .

¹⁷ JO C , , p. .

¹⁸ JO C , , p. .

¹⁹ Declaração da UE sobre o Combate ao Terrorismo de 25 de Março de 2004, 7906/2004 de 29 de Março de 2004

²⁰ Regulamento (CE) nº 2320/2002, JO L 355, de 30.12.2002, p. 1

²¹ Regulamento (CE) nº 725/2004, JO L 129, de 29.4.2004, p. 6

²² Regulamento (CE) nº 65/2005, JO L 310, de 25.11.2005, p. 28

- (5) Os níveis de segurança da cadeia de abastecimento fora dos sectores supramencionados continuam a ser insatisfatórios, sem regras comunitárias definidas.
- (6) É necessário melhorar o nível de segurança da cadeia de abastecimento dos transportes terrestres europeus. Este objectivo deveria ser realizado mediante a adopção de medidas adequadas, sem prejuízo das disposições dos Estados-Membros em matéria de segurança nacional e de medidas que possam ser tomadas ao abrigo do título VI do Tratado da União Europeia.
- (7) As medidas devem ter em consideração os mercados da cadeia de abastecimento que são constituídos por um vasto número de operadores e de modelos de funcionamento, pelo que medidas comparáveis às adoptadas nos sectores da aviação e dos transportes marítimos se revelam inadequadas a curto prazo.
- (8) As medidas deveriam assegurar um fluxo livre de trocas comerciais, permitindo todavia um maior rigor nos requisitos de segurança mínimos.
- (9) Os Estados-Membros deveriam criar um regime ao abrigo do qual concedessem o estatuto de “operador seguro” a operadores da cadeia de abastecimento instalados na Comunidade, desde que esses operadores cumpram determinados requisitos de segurança mínimos. Este regime deveria ser compatível com os programas de segurança da cadeia de abastecimento que estão a ser desenvolvidos para cadeias de abastecimento globais.
- (10) Os operadores da cadeia de abastecimento inserem-se num dos seguintes grupos: preparação e expedição de mercadorias a partir do local de produção, transporte de mercadorias, trânsito de mercadorias, depósito em entreposto, armazenagem e operações em terminais interiores.
- (11) Deveriam ser definidos requisitos de segurança mínimos para cada um dos grupos de operadores da cadeia de abastecimento. Os Estados-Membros podem estabelecer requisitos mais rigorosos aplicáveis aos operadores estabelecidos no seu território.
- (12) O regime de “operador seguro” apresentaria vantagens para as autoridades e para os operadores comerciais.
- (13) O regime de “operador seguro” permitiria às autoridades responsáveis em matéria de segurança concentrar os seus meios de controlo nos operadores que ainda não estejam em condições de satisfazer os requisitos de segurança mínimos e fazê-lo no contexto de uma dinâmica comum europeia no domínio da segurança.
- (14) O estatuto de “operador seguro” será reconhecido em toda a União Europeia.
- (15) Os Estados-Membros deveriam conceder facilidades aos “operadores seguros” nos controlos de segurança, simplificar estes controlos nas fronteiras externas e utilizar, quando disponível, o “tratamento acelerado”, sem renunciar ao direito de exercer controlos de segurança sobre os “operadores seguros”.
- (16) Os “operadores seguros” poderiam, além disso, demonstrar ao mercado a sua capacidade para manter a cadeia de abastecimento livre de violações da segurança, a fim de se distinguirem, de forma positiva, de outros operadores e de darem um impulso positivo ao desempenho de segurança das empresas.

- (17) Os Estados-Membros deveriam velar por que as autoridades dos outros Estados-Membros e a Comissão tenham acesso a uma lista dos "operadores seguros".
- (18) O estatuto de "operador seguro" deveria ser reconhecido em toda a União Europeia, mas poderia ser retirado pelo Estado-Membro que o concedeu caso o operador seja considerado em situação de violação grave das condições ao abrigo das quais esse estatuto lhe foi concedido. Esse estatuto deveria ser válido por um tempo limitado, mas ser passível de renovação. Um Estado-Membro pode recusar a concessão de facilidades e a simplificação dos procedimentos caso considere que um "operador seguro", cujo estatuto foi concedido por outro Estado-Membro, viola os requisitos de segurança mínimos.
- (19) Os Estados-Membros poderiam nomear organizações reconhecidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento a fim de avaliar se um requerente do estatuto de "operador seguro" reúne as condições exigidas.
- (20) Os Estados-Membros deveriam nomear uma autoridade competente pela segurança da cadeia de abastecimento.
- (21) Os Estados-Membros deveriam assegurar a existência de um ponto de contacto, que seja o interlocutor da Comissão e dos restantes Estados-Membros.
- (22) Os Estados-Membros deveriam acompanhar a aplicação do sistema por parte dos operadores da cadeia de abastecimento.
- (23) As medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento deveriam ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão²³. Deveria ser definido um procedimento para a adaptação do presente regulamento a fim de tomar em consideração a evolução dos instrumentos internacionais e, em função da experiência adquirida, adaptar ou complementar as disposições pormenorizadas dos anexos ao presente regulamento, sem alteração do âmbito de aplicação do mesmo.
- (24) Os objectivos da acção proposta, nomeadamente a introdução de uma abordagem comum em matéria de segurança da cadeia de abastecimento, de um regime comum de "operador seguro" e da necessidade de assegurar o reconhecimento, em todo o mercado comum dos transportes, do estatuto de "operador seguro" concedido a nível nacional, podem ser atingidos de melhor forma a nível comunitário devido à escala europeia do presente regulamento. Por conseguinte, e em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5º do Tratado, a Comunidade pode adoptar medidas nesse sentido. De acordo com o princípio da proporcionalidade, enunciado no mesmo artigo, o presente regulamento limita-se aos requisitos de segurança mínimos necessários para atingir os objectivos de segurança da cadeia de abastecimento e não vai além do necessário para o efeito,

²³ JO L 184, de 17.7.1999, p.23

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

Objectivo

1. O presente regulamento estabelece regras comuns para o reforço da segurança extrínseca (*security*) da cadeia de abastecimento dos transportes terrestres face a ameaças de incidentes de segurança.
2. O objectivo estabelecido no nº 1 será atingido mediante:
 - a) A criação de um regime que permita aos Estados-Membros conceder o estatuto de “operador seguro ” a operadores da cadeia de abastecimento;
 - b) A definição de requisitos de segurança mínimos que os operadores têm de cumprir para lhes ser concedido o estatuto de “operador seguro”;
 - c) A criação de mecanismos de acompanhamento adequados.

Artigo 2º

Definição

Para fins do presente regulamento, entende-se por cadeia de abastecimento todos os procedimentos e operadores envolvidos na preparação para o transporte e no transporte terrestre de mercadorias desde o local de produção até ao ponto de entrega no território da Comunidade Europeia.

Artigo 3º

Âmbito

1. O presente regulamento é aplicável à segurança da cadeia de abastecimento e visa a segurança das mercadorias, do transporte e, quando adequado, da infra-estrutura relacionada com a cadeia de abastecimento no território da Comunidade Europeia.
2. As medidas estabelecidas no presente regulamento são aplicáveis a qualquer operador envolvido numa das seguintes actividades:
 - a) Preparação de mercadorias para expedição e expedição de mercadorias a partir do local de produção;
 - b) Transporte de mercadorias;
 - c) Trânsito de mercadorias,
 - d) Depósito em entreposto, armazenagem ou operações em terminais interiores.
3. O presente regulamento aplica-se sem prejuízo de:

- a) Regulamentação comunitária no domínio da segurança da aviação civil²⁴;
- b) Regulamentação comunitária relativa ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias²⁵;
- c) Regulamentação comunitária relativa à segurança nos portos²⁶;
- d) Regulamentação comunitária e internacional relativa ao transporte de mercadorias perigosas²⁷ e material nuclear²⁸;
- e) Regulamentação aduaneira comunitária²⁹.

Artigo 4º

Autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento

Os Estados-Membros designarão uma autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento para coordenar, implementar e acompanhar a aplicação das medidas relativas à segurança da cadeia de abastecimento estabelecidas no presente regulamento.

Artigo 5º

"Operador seguro"

1. No prazo de 18 meses a contar da adopção do presente regulamento, os Estados-Membros estabelecerão um regime para a concessão do estatuto de "operador seguro" a operadores da cadeia de abastecimento.
2. Um operador pode solicitar a concessão do estatuto de "operador seguro" desde que desenvolva uma das seguintes actividades na cadeia de abastecimento:
 - a) Preparação de mercadorias para expedição e expedição de mercadorias a partir do local de produção;
 - b) Transporte de mercadorias;
 - c) Trânsito de mercadorias;

²⁴ Regulamento (CE) nº 2320/2002, JO L 355, de 30.12.2002, p.1

²⁵ Regulamento (CE) nº 725/2004, JO L 129, de 29.4.2004, p. 6

²⁶ Directiva (CE) nº 65/2005, JO L 310, de 25.11.2005, p. 28

²⁷ Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, conforme alterada, JO L 319, de 12.12.1994, p. 7

Directiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, JO L 235, de 17.9.1996, p. 25

Directiva 1999/36/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa aos equipamentos sob pressão transportáveis, JO L 138, de 1.6.1999, p. 20

²⁸ Directiva 2003/122/Euratom do Conselho, de 22 de Dezembro de 2003, relativa ao controlo de fontes radioactivas seladas de actividade elevada e de fontes órfãs, JO L 346, de 31.12.2003, p. 57

²⁹ Regulamento (CE) nº 648/2005, JO L 117, de 4.5.2005, p. 13

- d) Depósito em entreposto, armazenagem ou operações em terminais interiores.
- 3. O pedido é dirigido à autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento no país em que o requerente se encontra estabelecido.
- 4. O estatuto de “operador seguro” demonstra a capacidade do operador ao qual é concedido de manter a parte da cadeia de abastecimento sob a sua responsabilidade livre de violações da segurança.
- 5. Os Estados-Membros informarão a Comissão Europeia logo que o seu regime de concessão do estatuto de “operador seguro” esteja operacional.

Artigo 6º

Benefícios do estatuto de “operador seguro”

- 1. Os Estados-Membros permitirão aos “operadores seguros” beneficiar de facilidades e da simplificação de procedimentos relacionados com medidas de controlo da segurança (“tratamento acelerado”).
- 2. As facilidades e a simplificação de procedimentos incluirão a permissão aos “operadores seguros” de movimentação das suas cargas de acordo com procedimentos distintos dos aplicados aos restantes operadores. Incluirão também um nível reduzido de controlos de segurança.
- 3. Os Estados-Membros podem verificar a autenticidade do estatuto de “operador seguro” junto do ponto de contacto competente.
- 4. Um Estado-Membro pode recusar a aplicação do disposto nos nº 1 e 2 do artigo 6º a um “operador seguro” de outro Estado-Membro caso esse operador seja considerado em situação de violação grave das regras de segurança. Informará imediatamente do facto os outros Estados-Membros e a Comissão e apresentará o assunto ao comité instituído pelo artigo 14º. São aplicáveis as disposições dos artigos 9º e 12º.

Artigo 7º

Reconhecimento mútuo

O estatuto de “operador seguro” concedido num Estado-Membro será reconhecido pelas autoridades de todos os Estados-Membros.

Artigo 8º

Concessão do estatuto

- 1. O estatuto de “operador seguro” será concedido a um operador que demonstre que:
 - a) Estabeleceu, implementou e documentou um sistema de gestão da segurança;

- b) Assegura a existência de recursos que permitam fazer face a possíveis riscos de segurança na parte da cadeia de abastecimento sob a sua responsabilidade;
 - c) Dispõe de um sistema de gestão da segurança que permite melhorias contínuas;
 - d) Satisfaz os requisitos específicos previstos nos anexos.
 - e) Cumpre os requisitos estabelecidos na regulamentação referida no nº 3 do artigo 3º, quando aplicável.
2. O estatuto de “operador seguro ” será concedido por períodos de três anos. Pode ser renovado se o "operador seguro" continuar a satisfazer os requisitos mínimos estabelecidos no presente regulamento.
3. Caso seja concedido a um operador o estatuto de “operador económico autorizado” ao abrigo da alínea a) do artigo 5º do Regulamento CE nº 648/2005³⁰, a autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento considerará satisfeitos os critérios descritos no nº 1, desde que os critérios para a concessão do estatuto de “operador económico autorizado” sejam idênticos ou comparáveis.

Artigo 9º

Retirada ou suspensão do estatuto

1. Os Estados-Membros adoptarão regras que permitam a retirada do estatuto de “operador seguro” caso o operador seja considerado em situação de violação grave ou repetida das condições ao abrigo das quais o estatuto lhe foi concedido.
2. O estatuto de “operador seguro” pode igualmente ser retirado na sequência de verificações da aplicação e da conformidade realizadas nos termos previsto no artigo 12º.
3. Caso o estatuto de “operador seguro” seja retirado, o operador só poderá apresentar um novo pedido após um prazo de dois anos.
4. Os Estados-Membros adoptarão regras que permitam a suspensão do estatuto de “operador seguro” caso considerem que o operador viola de outras formas as condições ao abrigo das quais o estatuto lhe foi concedido.
5. A suspensão será levantada quando a autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento considerar que as violações foram corrigidas.

Artigo 10º

Procedimentos de concessão

1. A autoridade competente em matéria de segurança da cadeia de abastecimento será responsável pela concessão do estatuto de “operador seguro”. Os Estados-Membros

³⁰ JO L 117, de 4.5.2005, p. 13.

estabelecerão um registo de todos os “operadores seguros”. As autoridades competentes dos Estados-Membros em matéria de segurança da cadeia de abastecimento, os pontos de contacto e a Comissão terão acesso a esse registo.

2. A cada "operador seguro" será atribuído um número de identificação que começa com o código de país do Estado-Membro.
3. Os Estados-Membros podem nomear organizações reconhecidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento para os fins referidos no n.º 1. As organizações reconhecidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento satisfarão as condições enumeradas no anexo 6.

Artigo 11.º

Ponto de contacto para a segurança da cadeia de abastecimento

1. Os Estados-Membros nomearão um ponto de contacto para a segurança da cadeia de abastecimento.
2. O ponto de contacto funcionará como interlocutor da Comissão e dos outros Estados-Membros e facilitará, acompanhará e informará sobre a aplicação das medidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento.

Artigo 12.º

Verificação da aplicação e da conformidade

Os Estados-Membros assegurarão um acompanhamento adequado do regime de “operador seguro”, incluindo a supervisão das organizações reconhecidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento.

Artigo 13.º

Adaptação

As disposições dos anexos podem ser alteradas ou complementadas por requisitos técnicos pormenorizados de acordo com o procedimento referido no artigo 14.º, sem alteração do âmbito do presente regulamento.

Artigo 14.º

Procedimento de comitologia

1. A Comissão é assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido por um representante da Comissão.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5º e 7º da Decisão 1999/468/CE³¹, tendo em conta o disposto no seu artigo 8º.
3. O prazo referido no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.
4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 15º

Confidencialidade e divulgação de informações

1. Na aplicação do presente regulamento, a Comissão tomará medidas adequadas, em conformidade com as disposições da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão³², para proteger as informações sujeitas aos requisitos de confidencialidade a que tenha acesso ou que lhe sejam comunicadas pelos Estados-Membros.
2. Os Estados-Membros tomarão medidas equivalentes em conformidade com a legislação nacional aplicável.

Artigo 16º

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.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

³¹ JO L 184, de 17.7.1999, p.23

³² JO L 317, de 3.12.2001, p. 1.

ANEXO 1

Expedidor

(preparação de mercadorias para expedição e expedição a partir do local de produção)

Para a concessão do estatuto de “operador seguro” a um expedidor, é necessário que o seu sistema de gestão da segurança se baseie numa avaliação dos riscos e incida nos seguintes aspectos:

Segurança física: Todos os edifícios e instalações devem estar protegidos contra a entrada de pessoas não autorizadas e contra intrusões do exterior. A segurança física deve incluir:

- Dispositivos de bloqueio de portas internas e externas, janelas, portões e vedações;
- Iluminação no interior e no exterior da instalação, incluindo zonas de estacionamento;
- Zona de estacionamento de veículos particulares separada das zonas de expedição, carregamento e carga;
- Sistemas de comunicações internos/externos para contactar o pessoal interno responsável pela segurança ou os serviços locais responsáveis pela aplicação da lei.

Controlos do acesso: Deve ser proibido o acesso não autorizado às zonas de expedição, carregamento e carga. Os controlos devem incluir:

- Identificação sistemática, “à prova de falha”, de todos os empregados, visitantes e contactos profissionais;
- Procedimentos que permitam interpelar pessoas não autorizadas/não identificadas.

Segurança dos procedimentos: As medidas relativas ao movimento de mercadorias entradas e saídas devem incluir a protecção contra a introdução, troca ou perda de material. Os procedimentos de segurança devem incluir:

- A designação de um agente de segurança para supervisionar a introdução/remoção das cargas;
- Carga adequadamente marcada, pesada, contada e documentada;
- Controlo da integridade dos selos ou de outros dispositivos de segurança das mercadorias entradas;
- Procedimentos para a aposição de selos ou de outros dispositivos de segurança nas mercadorias a sair;

- Detecção e comunicação de faltas e excedentes;
- Seguimento dos movimentos das mercadorias entradas e saídas;
- Armazenagem adequada das unidades de carregamento vazias e cheias, a fim de impedir o acesso não autorizado;
- Procedimentos para tratamento de anomalias ou actividades ilícitas que sejam detectadas ou suspeitadas pela empresa.

Segurança do pessoal: As empresas devem estabelecer um procedimento interno para a verificação das candidaturas e dos antecedentes dos candidatos a emprego, no pleno respeito da legislação em matéria de igualdade de tratamento e de protecção dos dados pessoais. Esse procedimento interno poderá incluir a verificação dos antecedentes e outros testes, consoante a função específica do empregado em causa.

Procedimentos de documentação: As empresas devem assegurar que a documentação seja completa, legível, exacta e apresentada a tempo.

Segurança da informação: Todos os processos de informação no contexto das operações da cadeia de abastecimento devem ser securizados.

Formação e sensibilização: Deve ser elaborado um programa de sensibilização no domínio da segurança destinado aos empregados, que inclua o reconhecimento de possíveis riscos de segurança, a manutenção da integridade dos produtos e a detecção de acesso não autorizado e a actuação nessas circunstâncias. Estes programas deveriam incentivar a participação activa dos trabalhadores nos controlos de segurança.

ANEXO 2

Empresa de transporte

Para a concessão do estatuto de “operador seguro” a uma empresa de transporte, é necessário que o seu sistema de gestão da segurança se baseie numa avaliação dos riscos e incida nos seguintes aspectos:

Segurança física: Todos os edifícios, instalações e meios de transporte devem estar protegidos contra a entrada de pessoas não autorizadas e contra intrusões do exterior. A segurança física deve incluir:

- Dispositivos de bloqueio de portas internas e externas, janelas, portões e vedações;
- Vedação do perímetro, iluminação adequada no interior e no exterior da instalação, incluindo as zonas de estacionamento;
- Zona de estacionamento de veículos particulares separada das zonas de expedição, carregamento e carga;
- Sistemas de comunicações internos/externos para contactar o pessoal interno responsável pela segurança ou os serviços locais responsáveis pela aplicação da lei.

Controlos do acesso: Deve ser proibido o acesso não autorizado às instalações e meios de transporte. Os controlos devem incluir:

- Identificação sistemática, “à prova de falha”, de todos os empregados, visitantes e contactos profissionais;
- Procedimentos que permitam interpelar pessoas não autorizadas/não identificadas.

Segurança dos procedimentos: Devem ser implementados procedimentos de protecção contra a introdução de material não documentado nos meios de transporte e nas cargas e de protecção contra o acesso de pessoal não autorizado. Os procedimentos de segurança devem incluir:

- Marcação, contagem e documentação adequadas da carga/equipamentos da carga;
- Controlo da integridade dos selos ou de outros dispositivos de segurança quando da aceitação de carga para transporte;
- Procedimentos para assegurar a integridade dos selos ou de outros dispositivos de segurança quando da entrega da carga;
- Um sistema para a detecção e comunicação de faltas;
- Seguimento dos movimentos das mercadorias e meios de transporte entrados e saídos;

- Procedimentos para tratamento de anomalias ou actividades ilícitas que sejam detectadas ou suspeitadas pela empresa.

Caso sejam descobertos materiais não documentados ou sinais de manipulação ilícita, deve ser efectuada uma inspecção física das partes acessíveis dos meios de transporte e das zonas facilmente acessíveis perto dos meios de transporte. Devem ser implementados procedimentos para a comunicação desses casos.

Segurança do pessoal: As empresas devem estabelecer um procedimento interno para a verificação das candidaturas e dos antecedentes dos candidatos a emprego, no pleno respeito da legislação em matéria de igualdade de tratamento e de protecção dos dados pessoais. Esse procedimento interno poderá incluir verificação dos antecedentes e outros testes, consoante a função específica do empregado em causa.

Procedimentos de documentação: As empresas devem assegurar que a documentação seja completa, legível, exacta e apresentada a tempo.

Segurança da informação: Todos os processos de informação no contexto das operações da cadeia de abastecimento devem ser securizados.

Disposições relativas à segurança do fluxo de mercadorias: As empresas podem qualificar como segura a carga entregue por operadores que não beneficiam do estatuto de “operadores seguros” caso a inspecção do conteúdo lhes permita fazê-lo. Se essas inspecções não forem realizadas ou não permitirem que a carga seja considerada parte de uma cadeia de abastecimento segura, o “tratamento acelerado” pode ser recusado.

Formação e sensibilização: Deve ser elaborado um programa de sensibilização no domínio da segurança destinado aos empregados, que inclua o reconhecimento de possíveis riscos de segurança, a manutenção da integridade dos produtos e a detecção de acesso não autorizado e a actuação nessas circunstâncias. Estes programas deveriam incentivar a participação activa dos trabalhadores nos controlos de segurança.

ANEXO 3

Empresa transitória

Para a concessão do estatuto de “operador seguro” a uma empresa transitória, é necessário que o seu sistema de gestão da segurança se baseie numa avaliação dos riscos e incida nos seguintes aspectos:

Controlos do acesso: Deve ser proibido o acesso não autorizado às instalações. Os controlos devem incluir a identificação positiva de todos os empregados, visitantes e contactos profissionais, bem como procedimentos para interpelar pessoas não autorizadas e não identificadas.

Segurança dos procedimentos: Os procedimentos devem prever o tratamento de anomalias ou actividades ilícitas que sejam detectadas ou suspeitadas pela empresa.

Tratamento da documentação: As empresas transitórias devem envidar todos os esforços para assegurar que toda a documentação fornecida e utilizada no desalfandegamento da carga seja legível e esteja protegida contra a troca, perda ou introdução de informações erróneas. Os procedimentos de documentação devem incluir:

- Manutenção da exactidão da informação recebida, incluindo o nome e endereço do expedidor e do destinatário, a identidade da primeira e segunda partes a notificar, a descrição, o peso, a quantidade e a unidade de medida (ou seja, caixas, embalagens de cartão, etc.) da carga;
- Registo, comunicação e investigação de faltas e excedentes da carga;
- Seguimento dos movimentos das mercadorias entradas e saídas;
- Salvaguarda do acesso aos computadores e à informação.

Segurança do pessoal: As empresas devem estabelecer um procedimento interno para a verificação das candidaturas e dos antecedentes dos candidatos a emprego, no pleno respeito da legislação em matéria de igualdade de tratamento e de protecção dos dados pessoais. Esse procedimento interno poderá incluir verificação dos antecedentes e outros testes, consoante a função específica do empregado em causa.

Procedimentos de documentação: As empresas devem assegurar que as listas de carga, manifestos e/ou outros documentos relacionados com o transporte estejam completos, legíveis e exactos e sejam apresentados a tempo.

Segurança da informação: Todos os processos de informação no contexto das operações da cadeia de abastecimento devem ser securizados.

Disposições relativas à segurança do fluxo de mercadorias: As empresas podem qualificar como segura a carga entregue por operadores que não beneficiam do estatuto

de “operadores seguros” caso a inspecção do conteúdo lhes permita fazê-lo. Se essas inspecções não forem realizadas ou não permitirem que a carga seja considerada parte de uma cadeia de abastecimento segura, o “tratamento acelerado” pode ser recusado.

Formação e sensibilização: Deve ser elaborado um programa de sensibilização no domínio da segurança destinado aos empregados, que inclua o reconhecimento de possíveis riscos de segurança, a manutenção da integridade dos produtos e a detecção de acesso não autorizado e a actuação nessas circunstâncias. Estes programas deveriam incentivar a participação activa dos trabalhadores nos controlos de segurança e devem proporcionar:

- Reconhecimento da participação activa dos trabalhadores nos controlos de segurança;
- Formação sobre fraude documental e controlos da segurança informática.

ANEXO 4

Entrepasto, instalação de armazenagem ou operações em terminais interiores (incluindo portos interiores*)

Para a concessão do estatuto de “operador seguro” a uma empresa que explore um entreposto, instalação de armazenagem, terminal interior ou porto interior é necessário que o seu sistema de gestão da segurança se baseie numa avaliação dos riscos e incida nos seguintes aspectos:

Segurança física: Todos os edifícios devem ser construídos com materiais que resistam à entrada não autorizada e protejam de intrusões do exterior. A segurança física deve incluir:

- Dispositivos de bloqueio de portas internas e externas, janelas, portões e vedações;
- Iluminação no interior e no exterior da instalação, incluindo zonas de estacionamento;
- Zona de estacionamento de veículos particulares separada das zonas de expedição, carregamento e carga;
- Sistemas de comunicações internos/externos para contactar o pessoal interno responsável pela segurança ou os serviços locais responsáveis pela aplicação da lei.

Controlos do acesso: Deve ser proibido o acesso não autorizado às instalações. Os controlos devem incluir:

- Identificação sistemática, “à prova de falha”, de todos os empregados, visitantes e contactos profissionais;
- Procedimentos que permitam interpelar pessoas não autorizadas/não identificadas.

Segurança dos procedimentos: Devem ser implementados procedimentos de protecção contra a introdução de material não documentado no entreposto, instalação de armazenagem ou terminal interior (incluindo portos interiores). Os procedimentos de segurança devem incluir:

- A designação de um agente de segurança para supervisionar a introdução/remoção das cargas;
- Verificação, com base no manifesto, de que a carga e equipamentos estão adequadamente marcados, contados e documentados;
- Controlo da integridade dos selos ou de outros dispositivos de segurança nas mercadorias entradas;

- Procedimentos para a aposição de selos ou de outros dispositivos de segurança nas mercadorias a sair;
- Procedimentos para a detecção e comunicação de faltas e excedentes;
- Procedimentos para tratamento de anomalias ou actividades ilícitas que sejam detectadas ou suspeitadas pela empresa.
- Armazenagem adequada das unidades de carregamento vazias e cheias, a fim de impedir o acesso não autorizado;
- Prevenção do acesso à carga ou a embalagens vazias.

Segurança do pessoal: As empresas devem estabelecer um procedimento interno para a verificação das candidaturas e dos antecedentes dos candidatos a emprego, no pleno respeito da legislação em matéria de igualdade de tratamento e de protecção dos dados pessoais. Esse procedimento interno poderá incluir verificação dos antecedentes e outros testes, consoante a função específica do empregado em causa.

Segurança da informação: Todos os processos de informação no contexto das operações da cadeia de abastecimento devem ser securizados.

Disposições relativas à segurança do fluxo de mercadorias: As empresas podem qualificar como segura a carga entregue por operadores que não beneficiam do estatuto de “operadores seguros” caso a inspecção do conteúdo lhes permita fazê-lo. Se essas inspecções não forem realizadas ou não permitirem que a carga seja considerada parte de uma cadeia de abastecimento segura, o “tratamento acelerado” pode ser recusado.

Formação e sensibilização: Deve ser elaborado um programa de sensibilização no domínio da segurança destinado aos empregados, incluindo o reconhecimento de possíveis riscos de segurança, a manutenção da integridade dos produtos, a detecção de acesso não autorizado e a actuação nessas circunstâncias. Estes programas deveriam incentivar a participação activa dos trabalhadores nos controlos de segurança.

* Desde que não seja aplicável o Regulamento (CE) 725/2004.

ANEXO 5

Avaliação dos riscos

A avaliação dos riscos de um operador deveria conduzir à definição de um sistema de gestão da segurança. A avaliação dos riscos deve basear-se na situação geral da empresa, e não numa operação de transporte específica, e comportar, no mínimo, as seguintes etapas:

Etapa um – Identificação dos tipos de ameaça:

- A cobertura pelos meios de informação da situação actual a nível nacional e internacional ou sobre campanhas terroristas actuais;
- O parecer das autoridades de segurança quanto ao risco de um ataque terrorista a instalações ou operações;
- O interesse do edifício, das operações ou do pessoal da organização para uma acção terrorista;
- A possibilidade de danos colaterais em virtude da localização do operador numa zona de alto risco.

Etapa dois – Identificação do que deve ser protegido e, em especial, do modo como esses elementos estão vulneráveis a um ataque terrorista.

Etapa três – Identificação do que deve ser feito para reduzir o risco para um nível aceitável.

ANEXO 6

Condições a preencher pelas organizações reconhecidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento

Uma organização reconhecida em matéria de segurança da cadeia de abastecimento deve poder demonstrar:

- Um cadastro irrepreensível, tanto da organização como dos seus empregados, a nível de corrupção e antifraude;
- Competências em aspectos relevantes da segurança da cadeia de abastecimento;
- Conhecimento adequado das operações da cadeia de abastecimento, incluindo conhecimento dos requisitos operacionais;
- Conhecimento adequado de outras operações com impacto na segurança e que possam afectar a segurança da cadeia de abastecimento;
- Capacidade para avaliar os riscos prováveis para a segurança da cadeia de abastecimento;
- Capacidade para actualizar e aperfeiçoar as competências do seu pessoal no domínio da segurança da cadeia de abastecimento;
- Capacidade para verificar que o seu pessoal continua a ser digno de confiança;
- Capacidade para manter as medidas adequadas para evitar a divulgação não autorizada de material sensível em matéria de segurança, ou o acesso não autorizado a esse material;
- Conhecimento da legislação nacional e internacional pertinente e das regras de segurança;
- Conhecimento das actuais ameaças contra a segurança, nas suas diferentes formas;
- Conhecimentos em matéria de identificação e detecção de armas, substâncias e engenhos perigosos;
- Conhecimentos em matéria de identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança da cadeia de abastecimento;
- Conhecimento das técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
- Conhecimento dos equipamentos e sistemas de segurança e vigilância e das suas limitações operacionais.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA:

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao reforço da segurança da cadeia de abastecimento.

2. CONTEXTO GPA / OPA (gestão por actividades / orçamento por actividades)

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

Domínio(s) de intervenção : Política de transportes interiores, aéreos e marítimos.

Actividade(s): Aplicação e acompanhamento das medidas em matéria de segurança da cadeia de abastecimento.

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

06 02 03 02 Segurança técnica dos transportes

06 02 11 03 Comitês

3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

Indefinida, com início em 2008

3.3. Características orçamentais (acrescentar linhas, caso necessário) :

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
	Não obrig.	DND	NÃO	NÃO	NÃO	Não
	Não obrig.	DND	NÃO	NÃO	NÃO	Não

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1. Recursos financeiros

4.1.1. Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n°		2006	2007	2008	2009	2010	2011 e seguintes	Total
------------------	-----------	--	------	------	------	------	------	------------------	-------

Despesas operacionais³³

Dotações de autorização (DA)	8.1	a	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Dotações de pagamento (DP)		b	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Despesas administrativas incluídas no montante de referência³⁴

Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Dotações de pagamento		b+c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência³⁵

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

Total indicativo do custo da acção

TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

³³ Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

³⁴ Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

³⁵ Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com a excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Informações relativas ao co-financiamento

Se a proposta envolver o co-financiamento dos Estados-Membros ou de outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas adicionais se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos financiadores	co-		2006	2007	2008	2009	2010	2011 e seguintes	Total
.....	f								
TOTAL incluindo o financiamento	das DA, co-	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

A proposta é compatível com a programação financeira existente.

A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.

A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional³⁶ (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3. Incidência financeira nas receitas

A proposta não tem incidência financeira nas receitas

A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

NB: Todas as informações e observações relativas ao método de cálculo do efeito a nível das receitas devem ser indicadas num anexo à parte.

³⁶ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

Milhões de euros (1 casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas	Antes da acção[Ano n-1]	Situação após a acção							
			[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 37		
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>									
	b) <i>Variação das receitas</i>	Δ								

(Especificar cada rubrica orçamental de receitas envolvida, acrescentando o número adequado de linhas ao quadro se o efeito se fizer sentir sobre mais de uma rubrica orçamental.)

- 4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

Necessidades anuais	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Recursos humanos – número total de efectivos	0	0	0	0	0	0

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

São necessárias informações sobre o contexto da proposta na exposição de motivos. A presente secção da ficha financeira legislativa deve incluir as seguintes informações complementares específicas:

- 5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

Na sua Declaração sobre a Luta contra o Terrorismo de 25 de Março de 2004, o Conselho Europeu³⁸ apelou “ao reforço da segurança de todas os meios de transporte, inclusive através do reforço do enquadramento jurídico e da melhoria dos mecanismos de prevenção”. A presente proposta é apresentada em resposta às necessidades identificadas e à solicitação do Conselho.

³⁷ Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

³⁸ Declaração da UE sobre o Combate ao Terrorismo de 25 de Março de 2004, 7906/2004 de 29 de Março de 2004

Nos últimos anos, a União Europeia fez progressos consideráveis no domínio da protecção das suas operações de transporte de ameaças terroristas. Já existe legislação europeia sobre segurança nos domínios da aviação, incluindo aeroportos, e transportes marítimos. A legislação sobre a segurança dos portos marítimos já chegou ao fim do processo legislativo. Não há legislação europeia que abranja a cadeia de abastecimento fora dos domínios supramencionados. A presente proposta colmata as lacunas existentes em matéria de segurança entre os vários modos de transportes.

5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

A fim de evitar reemergência de mercados de transporte nacionais, devido a regras de segurança da cadeia de abastecimento nacionais, é necessária uma abordagem comunitária, tal como aconteceu com os transportes marítimos, portos marítimos, aviação e aeroportos.

5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

Nenhum, excepto a sua missão de guardião dos Tratados.

5.4. Modalidades de execução (indicativo)

Indicar seguidamente a(s) modalidade(s)³⁹ escolhida(s) para a execução da acção.

Gestão centralizada

Directamente pela Comissão

Indirectamente por delegação a:

Agências de execução

Organismos a que se refere o artigo 185º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

Organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

Gestão partilhada ou descentralizada

Com Estados-Membros

Com países terceiros

³⁹ Se for indicada mais de uma modalidade, queira apresentar informações adicionais na secção “Observações” do presente ponto.

□ *Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)*

Observações:

Nenhuma.

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

6.1. Sistema de controlo

A Comissão terá de efectuar um trabalho de acompanhamento convencional como guardião dos Tratados.

6.2. Avaliação

6.2.1. Avaliação ex-ante

A Declaração sobre a Luta contra o Terrorismo do Conselho Europeu de 25 de Março de 2004⁴⁰ determinou o contexto político imperativo da presente iniciativa da Comissão.

O processo de consulta teve lugar a partir de 2004. Este processo permitiu delinear as possíveis medidas da UE destinadas a reforçar a segurança da cadeia de abastecimento dos transportes terrestres, que foram verificadas com os Estados-Membros e partes interessadas.

O processo de consulta e de avaliação do impacto⁴¹ indicam que as medidas da UE devem ter em consideração os seguintes aspectos:

- A segurança da cadeia de abastecimento consiste em pensar o impensável. Os riscos de segurança abrangem a carga, os modos de transportes e a infra-estrutura. As autoridades públicas nunca poderão garantir uma segurança total.
- Muitas empresas estão cada vez mais a implementar as suas próprias normas de segurança. Os seus parceiros da cadeia de abastecimento têm de se ajustar a estes procedimentos. Os prestadores de serviços de transportes e outros fornecedores que trabalham para vários clientes podem ser sujeitos a múltiplas avaliações, o que é desnecessário, perturbador e oneroso.
- O desafio é atingir o nível mais elevado possível de segurança da cadeia de abastecimento sem comprometer as trocas comerciais e mantendo simultaneamente os requisitos administrativos ao mínimo.

⁴⁰ Declaração da UE sobre o Combate ao Terrorismo de 25 de Março de 2004, 7906/2004 de 29 de Março de 2004

⁴¹ DNV Consulting, 'Study on the impacts of possible legislation to improve transport security'. Custos ao abrigo do orçamento de 2004.

- As autoridades públicas e as empresas têm necessidade de cooperar para reforçar a segurança da cadeia de abastecimento. O princípio orientador é que os operadores que cumprem voluntariamente determinados requisitos e que foram aprovados pelas autoridades devem beneficiar de determinadas facilidades e simplificações.
- Uma abordagem-quadro uniforme relativamente à cadeia de abastecimento reduzirá a concorrência ligada à segurança dentro das fronteiras da UE. A certificação de empresas poderia ser uma opção.

6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)

A Comissão tenciona encomendar um estudo para avaliar o impacto e a eficácia das medidas adoptadas. O estudo será efectuado em 2010 e subsequentemente de três em três anos. Essa avaliação regular é necessária para permitir à Comissão propor, através do procedimento de comitologia, as modificações eventualmente necessárias do sistema proposto. O custo unitário dos estudos é estimado em 500 000 euros.

6.2.3. Condições e frequência das avaliações futuras

Ver ponto 6.2.2.

7. MEDIDAS Antifraude

Ao abrigo do anexo 6 do regulamento proposto, uma organização reconhecida em matéria de segurança da cadeia de abastecimento deve demonstrar que possui um cadastro irrepreensível a nível de corrupção e antifraude, tanto em relação à organização como aos seus empregados.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	Tipo de realização	Custo médio	2006		2007		2008		2009		2010		2011		TOTAL	
			N.º de realizações	Custo total												
OBJECTIVO OPER. N.º 1²²																
Acção 1																
Realização 1																
Realização 2																
Acção 2.																
Realização 1																
Subtotal Obj. 1																
OBJECTIVO OPER. N.º 2¹																
Acção 1																
Realização 1																
Subtotal Obj. 2																
OBJECTIVO OPER. N.º .n¹																
Subtot. Obj. n																
CUSTO TOTAL																

8.2. Despesas administrativas

8.2.1. Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Funcionários ou agentes temporários ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Pessoal financiado ⁴⁴ pelo art. XX 01 02							
Outro pessoal ⁴⁵ financiado pelo art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

Sem objecto.

8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

(Quando for declarada mais de uma origem, indicar o número de lugares relativamente a cada origem)

- Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

⁴³ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

⁴⁴ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

⁴⁵ Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4. Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e pos- terio-res	TOTAL
1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução ⁴⁶							
Outras formas de assistência técnica e administrativa							
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
Total da assistência técnica e administrativa							

8.2.5. Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)						
Pessoal financiado pelo art XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar a rubrica orçamental)						
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)						

Cálculo - Deve ser feita referência ao ponto 8.2.1, caso aplicável

⁴⁶ Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

8.2.6 Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço							
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências							
01 02 11 03 - Comitês obrigatórios (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas							
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação							
2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)							
3 Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental)							
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Cálculo - 3 reuniões de um comité de representantes em matéria de segurança da cadeia de abastecimento no primeiro ano. - 2 reuniões em anos subsequentes. Reembolso de despesas de viagem de peritos nacionais, estimadas em 25 vezes uma média de 750 euros/perito.