

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 3/2007**adoptada pelo Conselho em 11 de Dezembro de 2006****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2007/C 70 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de proteger pessoas e bens na União Europeia, é necessário impedir a prática de actos de interferência ilegal contra aeronaves civis através do estabelecimento de regras comuns de protecção da aviação civil. Este objectivo deverá ser alcançado mediante a fixação de regras e normas de base comuns de segurança da aviação, bem como de mecanismos de controlo do seu cumprimento.
- (2) No interesse geral da segurança da aviação civil, é conveniente estabelecer uma base que permita uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil ⁽³⁾, foi aprovado na sequência dos acontecimentos ocorridos nos Estados Unidos em 11 de Setembro de 2001.
- (4) É necessário rever o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 à luz da experiência adquirida, devendo o mesmo ser revogado e substituído pelo presente regulamento tendo em vista a simplificação, harmonização e clarificação das regras existentes e o aumento dos níveis de segurança.

(5) Atendendo a que é necessária maior flexibilidade na adopção de medidas e procedimentos de segurança para dar resposta à evolução das avaliações de risco e permitir a introdução das novas tecnologias, o presente regulamento deverá estabelecer os princípios de base das medidas a adoptar para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal, omitindo os pormenores técnicos e processuais de aplicação desses princípios.

(6) O presente regulamento deverá aplicar-se aos aeroportos que servem a aviação civil situados no território dos Estados-Membros, aos operadores que prestam serviços nesses aeroportos e às entidades que fornecem bens e/ou prestam serviços a esses aeroportos ou através deles.

(7) Sem prejuízo da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Tóquio, 1963), da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Haia, 1970) e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil (Montreal, 1971), o presente regulamento deverá igualmente abranger as medidas de segurança aplicáveis a bordo ou durante o voo de aeronaves de transportadoras aéreas comunitárias.

(8) Os Estados-Membros podem decidir individualmente se afectam agentes de segurança a bordo de aeronaves neles registadas e de aeronaves de transportadoras aéreas por eles licenciadas.

(9) Os vários tipos de actividades de aviação civil não estão necessariamente sujeitos ao mesmo grau de ameaça. Ao estabelecer normas de base comuns de segurança da aviação, deverão ser tidas em conta as dimensões da aeronave, a natureza da operação e/ou a frequência das operações nos aeroportos, de forma a permitir a concessão de isenções.

(10) Deverá igualmente ser permitido que, com base numa avaliação de risco, os Estados-Membros apliquem medidas mais restritivas do que as estabelecidas no presente regulamento.

⁽¹⁾ JO C 185 de 8.8.2006, p. 17.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 15 de Junho de 2006 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 11 de Dezembro de 2006 e decisão do Parlamento Europeu de... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004 (JO L 158 de 30.4.2004, p. 1).

- (11) Os países terceiros podem exigir a aplicação de medidas distintas das estabelecidas no presente regulamento aos voos que partam de um aeroporto de um Estado-Membro com destino ao país terceiro em causa ou que sobrevoem o território deste último. No entanto, sem prejuízo de eventuais acordos bilaterais em que a Comunidade seja parte, a Comissão deverá ter a possibilidade de examinar as medidas exigidas pelo país terceiro.
- (12) Apesar de, num Estado-Membro, dois ou mais organismos poderem desempenhar funções no domínio da segurança da aviação, cada Estado-Membro deverá designar uma única autoridade responsável pela coordenação e controlo da aplicação das normas de base comuns de segurança da aviação.
- (13) A fim de definir as responsabilidades pela aplicação das normas de base comuns de segurança da aviação e enunciar as medidas exigidas aos operadores e a outras entidades para esse efeito, cada Estado-Membro deverá elaborar um programa nacional de segurança da aviação civil. Além disso, cada operador aeroportuário, transportadora aérea e entidade que aplique normas de segurança da aviação deverá elaborar, aplicar e manter um programa de segurança de modo a garantir o cumprimento das disposições do presente regulamento e de qualquer programa nacional de segurança da aviação civil aplicável.
- (14) A fim de controlar o cumprimento das disposições do presente regulamento e do programa nacional de segurança da aviação civil, cada Estado-Membro deverá elaborar um programa nacional destinado a verificar a qualidade da segurança da aviação civil, e assegurar a sua aplicação.
- (15) A fim de controlar a aplicação das disposições do presente regulamento pelos Estados-Membros, e também para formular recomendações destinadas a melhorar a segurança da aviação, a Comissão deverá efectuar inspecções, nomeadamente inspecções sem aviso prévio.
- (16) Os actos de execução que estabeleçam medidas e procedimentos comuns para a aplicação das normas de base comuns de segurança da aviação e que contenham informações de segurança sensíveis, assim como os relatórios de inspecção da Comissão e as respostas das autoridades competentes, deverão ser considerados «informações classificadas da UE» na acepção da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão, de 29 de Novembro de 2001, que altera o seu Regulamento Interno⁽¹⁾. Tais documentos não deverão ser publicados e só deverão ser facultados aos operadores e às entidades que neles tenham um interesse legítimo.
- (17) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁽²⁾.
- (18) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para estabelecer as condições em que deverão ser aprovadas as medidas referidas no n.º 3 do artigo 4.º e no n.º 2 do artigo 9.º Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, ou a completá-lo mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas deverão ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (19) O objectivo de criar um «ponto de segurança único» para todos os voos na União Europeia deverá ser promovido.
- (20) O presente regulamento não prejudica a aplicação de regras de segurança operacional da aviação, nomeadamente das que digam respeito ao transporte de mercadorias perigosas.
- (21) Os Estados-Membros deverão determinar as sanções a aplicar aos casos de violação das disposições do presente regulamento. As sanções previstas, que poderão ser de carácter civil ou administrativo, deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (22) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdova em 18 de Setembro de 2006, durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, e o pleno cumprimento desta declaração será considerado como cumprimento da Declaração de 1987.
- (23) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal e criar uma base para uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão e aos efeitos do presente regulamento, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivos

1. O presente regulamento estabelece regras comuns para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilegal.

⁽¹⁾ JO L 317 de 3.12.2001, p. 1. Decisão alterada pela Decisão 2006/548/CE, Euratom (JO L 215 de 5.8.2006, p. 38).

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

O presente regulamento estabelece igualmente a base para uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional.

2. Os meios para a consecução dos objectivos estabelecidos no n.º 1 são os seguintes:

- a) Estabelecimento de regras e normas de base comuns de segurança da aviação;
- b) Mecanismos de controlo do cumprimento.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se:

- a) A todos os aeroportos ou partes de aeroportos situados no território dos Estados-Membros, que não sejam exclusivamente utilizados para fins militares;
- b) A todos os operadores, incluindo transportadoras aéreas, que prestem serviços nos aeroportos referidos na alínea a);
- c) A todas as entidades que apliquem normas de segurança da aviação e que operem a partir de instalações situadas no interior ou no exterior das instalações aeroportuárias e que forneçam bens e/ou prestem serviços aos aeroportos referidos na alínea a) ou através desses aeroportos.

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

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Aviação civil», as operações aéreas efectuadas por aeronaves civis, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais referidas no artigo 3.º da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional;
2. «Segurança da aviação», a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinada a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal;
3. «Operador», a pessoa, organização ou empresa que efectua ou se oferece para efectuar uma operação de transporte aéreo;
4. «Transportadora aérea», uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou equivalente;
5. «Transportadora aérea comunitária», uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas ⁽¹⁾;

6. «Entidade», qualquer pessoa, organização ou empresa que não seja um operador;
7. «Artigos proibidos», armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos susceptíveis de ser utilizados para a prática de um acto de interferência ilegal;
8. «Rastreamento», a aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detectar artigos proibidos;
9. «Controlo de segurança», a aplicação de meios susceptíveis de impedir a introdução de artigos proibidos;
10. «Controlo de acesso», a aplicação de meios susceptíveis de impedir a entrada de pessoas e/ou veículos não autorizados;
11. «Lado ar», a zona de movimento dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, de acesso restrito;
12. «Lado terra», as zonas dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, não incluídas no lado ar;
13. «Zona restrita de segurança», a zona do lado ar na qual, além de o acesso ser restrito, se aplicam outras normas de segurança da aviação;
14. «Zona demarcada», uma zona separada através de um controlo de acesso, quer de zonas restritas de segurança, quer, se a própria zona demarcada for uma zona restrita de segurança, das outras zonas restritas de segurança do aeroporto;
15. «Verificação de antecedentes», a verificação registada da identidade de um indivíduo, incluindo do eventual registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança;
16. «Passageiros, bagagem, carga ou correio em transferência», os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem do aeroporto numa aeronave distinta daquela em que chegaram;
17. «Passageiros, bagagem, carga ou correio em trânsito», os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem do aeroporto na mesma aeronave em que chegaram;
18. «Passageiro potencialmente causador de distúrbios», um passageiro expulso do país, uma pessoa considerada inadmissível por motivos relacionados com a imigração ou uma pessoa sujeita a uma medida judicial de coacção;
19. «Bagagem de cabina», a bagagem destinada ao transporte na cabina da aeronave;
20. «Bagagem de porão», a bagagem destinada ao transporte no porão da aeronave;
21. «Bagagem de porão acompanhada», a bagagem, transportada no porão da aeronave, registada para um voo por um passageiro que viaja nesse mesmo voo;

⁽¹⁾ JOL 240 de 24.8.1992, p. 1.

22. «Correio da transportadora aérea», o correio cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea;
23. «Material da transportadora aérea», o material cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea ou que é utilizado por uma transportadora aérea;
24. «Correio», o despacho de correspondência e outros objectos, que não sejam correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal;
25. «Carga», os bens destinados ao transporte numa aeronave que não sejam a bagagem, o correio, o correio da transportadora aérea, o material da transportadora aérea e as provisões a bordo;
26. «Agente reconhecido», a transportadora aérea, o agente, o transitário ou qualquer outra entidade que assegura os controlos de segurança no que respeita à carga ou ao correio;
27. «Expedidor conhecido», o expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte de carga ou correio em qualquer aeronave;
28. «Expedidor avençado», o expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga em aeronaves de carga ou de correio em aeronaves de correio;
29. «Controlo de segurança da aeronave», a inspecção das partes interiores da aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso, incluindo a inspecção do porão, destinada a detectar artigos proibidos e interferências ilegais na aeronave;
30. «Verificação de segurança da aeronave», a inspecção do interior e das zonas exteriores acessíveis da aeronave destinada a detectar artigos proibidos e interferências ilegais na aeronave;
31. «Agente de segurança a bordo», a pessoa contratada por um Estado para viajar numa aeronave de uma transportadora aérea licenciada por esse Estado, com o objectivo de proteger essa aeronave e os seus ocupantes contra actos de interferência ilegal.
- a) Os métodos de rastreio, o controlo de acesso e outros controlos de segurança;
- b) Os métodos de realização dos controlos e verificações de segurança das aeronaves;
- c) Os artigos proibidos;
- d) Os critérios de desempenho e os ensaios de aceitação de equipamentos;
- e) Os requisitos de recrutamento e formação do pessoal;
- f) A definição das partes críticas das zonas restritas de segurança;
- g) As obrigações e os procedimentos de validação aplicáveis aos agentes reconhecidos, aos expedidores conhecidos e aos expedidores avençados;
- h) As categorias de pessoas, mercadorias e aeronaves que, por razões objectivas, devam ser submetidas a procedimentos especiais de segurança ou dispensadas do rastreio, do controlo de acesso ou de outros controlos de segurança.
3. Quando alterar o presente regulamento através de uma decisão tomada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º, a Comissão deve estabelecer critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar as normas de base comuns referidas no n.º 1 e adoptar medidas de segurança alternativas que proporcionem um nível adequado de protecção com base numa avaliação de risco local. Essas medidas alternativas devem ser justificadas por motivos referentes às dimensões da aeronave ou à natureza, à escala ou à frequência das operações ou de outras actividades relevantes.
- Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 4 do artigo 15.º
- Os Estados-Membros devem informar a Comissão dessas medidas.
4. Os Estados-Membros asseguram a aplicação nos respectivos territórios das normas de base comuns a que se refere o n.º 1. Sempre que tiverem motivos para considerar que o nível de segurança da aviação foi comprometido por uma falha de segurança, os Estados-Membros devem assegurar que sejam tomadas medidas adequadas e imediatas para rectificar essa falha e garantir a segurança permanente da aviação civil.

Artigo 4.º

Normas de base comuns

1. As normas de base comuns de protecção da aviação civil contra actos de interferência ilegal constam do anexo.
2. As medidas de execução das normas de base comuns referidas no n.º 1 são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

Essas medidas incidem, nomeadamente, sobre:

Artigo 5.º

Aplicação de medidas mais restritivas pelos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros podem aplicar medidas mais restritivas do que as normas de base comuns referidas no artigo 4.º Para tal, devem basear-se numa avaliação de risco e agir em conformidade com o direito comunitário. As medidas devem ser relevantes, objectivas, não discriminatórias e proporcionais ao risco a que visam dar resposta.

2. Os Estados-Membros informam a Comissão dessas medidas o mais rapidamente possível após a sua aplicação. Aquando da recepção das informações, a Comissão deve comunicá-las aos restantes Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros não são obrigados a informar a Comissão caso as medidas em questão se limitem a um voo em concreto numa data específica.

Artigo 6.º

Medidas de segurança exigidas por países terceiros

1. Sem prejuízo de eventuais acordos bilaterais em que a Comunidade seja parte, os Estados-Membros informam a Comissão das medidas de segurança exigidas por um país terceiro aos voos que partam de um aeroporto de um Estado-Membro com destino a esse país terceiro ou que sobrevoem o território deste último, se aquelas medidas forem distintas das normas de base comuns referidas no artigo 4.º

2. A pedido do Estado-Membro em causa ou por iniciativa própria, a Comissão examina a aplicação de quaisquer medidas notificadas nos termos do n.º 1, podendo, nos termos do n.º 2 do artigo 15.º, elaborar uma resposta apropriada ao país terceiro em questão.

3. O disposto nos n.ºs 1 e 2 não se aplica se:

- a) O Estado-Membro em causa aplicar as medidas em questão em conformidade com o disposto no artigo 5.º; ou
- b) A exigência do país terceiro se limitar a um voo em concreto numa data específica.

Artigo 7.º

Autoridade competente

Caso dois ou mais organismos desempenhem funções no domínio da segurança da aviação civil num Estado-Membro, este deve designar uma única autoridade (a seguir designada «autoridade competente») como responsável pela coordenação e controlo da aplicação das normas de base comuns referidas no artigo 4.º

Artigo 8.º

Programa nacional de segurança da aviação civil

1. Cada Estado-Membro elabora, aplica e mantém um programa nacional de segurança da aviação civil.

Esse programa define as responsabilidades pela aplicação das normas de base comuns referidas no artigo 4.º e descreve as medidas exigidas para o efeito aos operadores e entidades.

2. A autoridade competente faculta, por escrito e com base no princípio da «necessidade de saber», aos operadores e às entidades que considere terem um interesse legítimo, as partes relevantes do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

Artigo 9.º

Programa nacional de controlo da qualidade

1. Cada Estado-Membro elabora, aplica e mantém um programa nacional de controlo da qualidade.

Esse programa deve permitir ao Estado-Membro verificar a qualidade da segurança da aviação civil, de modo a controlar o cumprimento tanto das disposições do presente regulamento como do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

2. As especificações do programa nacional de controlo da qualidade são aprovadas através da alteração do presente regulamento mediante o aditamento de um anexo, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º

Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 4 do artigo 15.º

O programa deve permitir a detecção e correcção rápidas de deficiências. Deve estabelecer igualmente que todos os aeroportos, operadores e entidades responsáveis pela aplicação das normas de segurança da aviação situados ou estabelecidos no território do Estado-Membro em causa sejam controlados periodicamente, quer directamente pela autoridade competente, quer sob a sua supervisão.

Artigo 10.º

Programa de segurança aeroportuária

1. Cada operador aeroportuário elabora, aplica e mantém um programa de segurança aeroportuária.

Esse programa deve descrever os métodos e procedimentos que o operador aeroportuário aplica para dar cumprimento tanto às disposições do presente regulamento como ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro em que o aeroporto está situado.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como o operador aeroportuário controla o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. O programa de segurança aeroportuária é submetido à autoridade competente que, se for caso disso, pode tomar mais medidas.

Artigo 11.º**Programa de segurança da transportadora aérea**

1. Cada transportadora aérea elabora, aplica e mantém um programa de segurança próprio.

Esse programa deve descrever os métodos e procedimentos que a transportadora aérea aplica para dar cumprimento tanto às disposições do presente regulamento como ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro a partir do qual presta os seus serviços.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como a transportadora aérea controla o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. Quando tal for requerido, o programa de segurança da transportadora aérea é submetido à autoridade competente que, se for caso disso, pode tomar mais medidas.

3. Sempre que o programa de segurança de uma transportadora aérea comunitária tiver sido aprovado pela autoridade competente do Estado-Membro que concedeu a licença de exploração, essa transportadora aérea é reconhecida pelos restantes Estados-Membros como tendo satisfeito os requisitos estabelecidos no n.º 1. O que precede não prejudica o direito de um Estado-Membro solicitar a qualquer transportadora aérea pormenores sobre a forma como aplica:

- a) As medidas de segurança impostas por esse Estado-Membro nos termos do artigo 5.º; e/ou
- b) Os procedimentos locais aplicáveis nos aeroportos onde opera.

Artigo 12.º**Programa de segurança das entidades**

1. Cada entidade a que um programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 8.º exija a aplicação de normas de segurança da aviação elabora, aplica e mantém um programa de segurança próprio.

Esse programa deve descrever os métodos e procedimentos que a entidade aplica para dar cumprimento ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro no que respeita às suas operações nesse Estado-Membro.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como a entidade controla o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. Quando tal for requerido, o programa é submetido à autoridade competente do Estado-Membro em questão que, se for caso disso, pode tomar mais medidas.

Artigo 13.º**Inspecções da Comissão**

1. Em cooperação com a autoridade competente do Estado-Membro em questão, a Comissão efectua inspecções, nomeada-

mente inspecções aos aeroportos, aos operadores e às entidades que aplicam normas de segurança da aviação, com o objectivo de controlar a aplicação das disposições do presente regulamento pelos Estados-Membros e, se for caso disso, fazer recomendações destinadas a melhorar a segurança da aviação. Para o efeito, a autoridade competente informa por escrito a Comissão de todos os aeroportos que servem a aviação civil situados no seu território que não estejam abrangidos pelo n.º 3 do artigo 4.º

Os procedimentos aplicáveis à realização das inspecções da Comissão são aprovados nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

2. As inspecções pela Comissão dos aeroportos, dos operadores e das entidades que aplicam normas de segurança da aviação são efectuadas sem aviso prévio. A Comissão informa com antecedência suficiente o Estado-Membro em questão da realização de uma inspecção.

3. Os relatórios das inspecções da Comissão são comunicados à autoridade competente do Estado-Membro em questão, que deve, na sua resposta, indicar as medidas adoptadas para corrigir as eventuais deficiências identificadas.

O relatório e a resposta da autoridade competente são subsequentemente comunicados às autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Artigo 14.º**Divulgação de informações**

São considerados «documentos classificados da UE» para efeitos da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom e não são divulgados ao público os seguintes documentos:

- a) As medidas e os procedimentos referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º, no n.º 1 do artigo 5.º e no n.º 1 do artigo 6.º, caso contenham informações de segurança sensíveis;
- b) Os relatórios das inspecções da Comissão e as respostas das autoridades competentes, referidos no n.º 3 do artigo 13.º

Artigo 15.º**Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1, 2 e 6 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 16.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

Artigo 17.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor vinte dias após o da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de ... (*), com excepção dos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º, do n.º 2 do artigo 9.º, do n.º 1 do artigo 13.º e do artigo 15.º, que são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

(*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO

NORMAS DE BASE COMUNS (ARTIGO 4.º)**1. SEGURANÇA DO AEROPORTO****1.1. Requisitos de planeamento aeroportuário**

1. Os requisitos de aplicação das normas de base comuns estabelecidos no presente anexo e nos actos de execução devem ser plenamente tidos em conta no projecto e na construção de novas instalações aeroportuárias ou na alteração de instalações existentes.
2. Nos aeroportos, devem ser criadas as seguintes zonas:
 - a) Lado terra;
 - b) Lado ar;
 - c) Zonas restritas de segurança; e
 - d) Partes críticas das zonas restritas de segurança.

1.2. Controlo do acesso

1. O acesso ao lado ar deve ser restrito, para impedir a entrada de pessoas e veículos não autorizados nessas zonas.
2. O acesso às zonas restritas de segurança deve ser controlado, para garantir que nelas não entrem pessoas e veículos não autorizados.
3. Só pode ser concedido acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança às pessoas e aos veículos que satisfaçam as condições de segurança exigidas.
4. Antes da emissão dos respectivos cartões quer de identificação de tripulante, quer de identificação aeroportuária, que permitem o acesso sem escolta às zonas restritas de segurança, as pessoas, incluindo os membros da tripulação de voo, devem ser aprovadas numa verificação de antecedentes.

1.3. Rastreio de pessoas que não sejam passageiros e dos objectos que transportem

1. As pessoas que não sejam passageiros e os objectos que elas transportem devem ser submetidos a um rastreio, realizado de forma aleatória e contínua, à entrada das zonas restritas de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.
2. As pessoas que não sejam passageiros e os objectos que elas transportem devem ser submetidos a um rastreio à entrada das partes críticas das zonas restritas de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas partes.

1.4. Controlo dos veículos

Os veículos devem ser controlados à entrada das zonas restritas de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

1.5. Vigilância, rondas e outros controlos físicos

Deve ser assegurada a vigilância e a realização de rondas e de outros controlos físicos nos aeroportos e, se for caso disso, nas zonas adjacentes de acesso público, para identificar comportamentos suspeitos e vulnerabilidades que possam ser exploradas para a prática de actos de interferência ilegal e para dissuadir as pessoas de praticar tais actos.

2. ZONAS DEMARCADAS DOS AEROPORTOS

As aeronaves estacionadas nas zonas demarcadas dos aeroportos às quais se apliquem as medidas alternativas referidas no n.º 3 do artigo 4.º devem ser separadas das aeronaves às quais se apliquem integralmente as normas de base comuns, de forma a garantir que as normas de segurança aplicadas às aeronaves, aos passageiros, à bagagem, à carga e ao correio não sejam comprometidas.

3. SEGURANÇA DA AERONAVE

1. Antes da partida, as aeronaves devem ser submetidas a um controlo ou a uma verificação de segurança para garantir a inexistência de artigos proibidos a bordo. As aeronaves em trânsito podem ser sujeitas a outras medidas adequadas.
2. Todas as aeronaves devem ser protegidas contra interferências não autorizadas.

4. PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

4.1. Rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina

1. Todos os passageiros em início de viagem, em transferência e em trânsito e a respectiva bagagem de cabina devem ser submetidos a um rastreio para impedir a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave.
2. Os passageiros em transferência e a respectiva bagagem de cabina podem ser dispensados do rastreio nas seguintes situações:
 - a) À chegada de um Estado-Membro, salvo se Comissão ou esse Estado-Membro tiverem informado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabina não podem ser considerados como tendo sido rastreados em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - b) À chegada de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º
3. Os passageiros em trânsito e a respectiva bagagem de cabina podem ser dispensados do rastreio nas seguintes situações:
 - a) Caso permaneçam a bordo da aeronave; ou
 - b) Caso não se misturem com passageiros rastreados, à espera de embarcar, que não sejam aqueles que embarcam na mesma aeronave; ou
 - c) À chegada de um Estado-Membro, salvo se a Comissão ou esse Estado-Membro tiverem informado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabina não podem ser considerados como tendo sido rastreados em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - d) À chegada de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

4.2. Protecção dos passageiros e da bagagem de cabina

1. Os passageiros e a respectiva bagagem de cabina devem ser protegidos contra interferências não autorizadas a partir do ponto em que são rastreados até à partida da aeronave em que são transportados.
2. Os passageiros rastreados, à espera de embarcar, não se devem misturar com os passageiros que chegam ao aeroporto, excepto:
 - a) Quando os passageiros cheguem de um Estado-Membro, desde que a Comissão ou esse Estado-Membro não tenham informado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabina não podem ser considerados como tendo sido rastreados em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - b) Quando os passageiros cheguem de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

4.3. Passageiros potencialmente causadores de distúrbios

Antes da partida, os passageiros potencialmente causadores de distúrbios devem ser submetidos a medidas de segurança adequadas.

5. BAGAGEM DE PORÃO

5.1. Rastreio da bagagem de porão

1. Toda a bagagem de porão deve ser rastreada antes de ser carregada na aeronave, a fim de impedir a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave.
2. A bagagem de porão em transferência pode ser dispensada do rastreio nas seguintes situações:
 - a) À chegada de um Estado-Membro, salvo se a Comissão ou esse Estado-Membro tiverem informado que essa bagagem de porão não pode ser considerada como tendo sido rastreada em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - b) À chegada de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º
3. A bagagem de porão em trânsito pode ser dispensada do rastreio caso permaneça a bordo da aeronave.

5.2. Protecção da bagagem de porão

A bagagem de porão a transportar numa aeronave deve ser protegida contra interferências não autorizadas desde o ponto em que é rastreada ou aceite à guarda da transportadora aérea, consoante a circunstância que ocorra primeiro, até à partida da aeronave em que deva ser transportada.

5.3 Reconciliação da bagagem

1. Cada peça de bagagem de porão deve ser identificada como acompanhada ou não acompanhada.
2. A bagagem de porão não acompanhada não deve ser transportada, a menos que tenha sido separada devido a factores alheios ao controlo do passageiro ou submetida a controlos adicionais de segurança.

6. CARGA E CORREIO

6.1. Controlos de segurança aplicáveis à carga e ao correio

1. Toda a carga e correio devem ser submetidos a controlos de segurança antes de serem carregados numa aeronave. As transportadoras aéreas não podem aceitar transportar carga ou correio numa aeronave, a menos que tenham elas próprias aplicado esses controlos ou que a aplicação dos controlos tenha sido confirmada e assegurada por um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado.
2. A carga e o correio em transferência podem ser submetidos a controlos de segurança alternativos que venham a ser especificados em actos de execução.
3. A carga e o correio em trânsito podem ser dispensados dos controlos de segurança caso permaneçam a bordo da aeronave.

6.2. Protecção da carga e do correio

1. A carga e o correio a transportar numa aeronave devem ser protegidos contra interferências não autorizadas desde o ponto em que são aplicados os controlos de segurança até à partida da aeronave em que devam ser transportados.
2. A carga e o correio que não sejam devidamente protegidos contra interferências não autorizadas após a aplicação dos controlos de segurança devem ser submetidos a rastreio.

7. CORREIO E MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA

O correio e o material da transportadora aérea devem ser submetidos a controlos de segurança e posteriormente protegidos até serem carregados na aeronave, para impedir a introdução de artigos proibidos a bordo da aeronave.

8. PROVISÕES DE BORDO

As provisões de bordo, incluindo os produtos de restauração, destinadas ao transporte ou à utilização a bordo da aeronave devem ser submetidas a controlos de segurança e posteriormente protegidas até serem carregadas na aeronave, para impedir a introdução de artigos proibidos a bordo da aeronave.

9. PROVISÕES DO AEROPORTO

As provisões destinadas à venda ou utilização nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, incluindo as mercadorias das lojas francas e dos restaurantes, devem ser submetidas a controlos de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

10. MEDIDAS DE SEGURANÇA DURANTE O VOO

1. Sem prejuízo das regras de segurança operacional da aviação aplicáveis:
 - a) Durante o voo, deve ser impedida a entrada de pessoas não autorizadas na cabina de pilotagem;
 - b) Durante o voo, os passageiros potencialmente causadores de distúrbios devem ser submetidos a medidas de segurança adequadas.
2. Devem ser adoptadas medidas de segurança adequadas, como seja a formação da tripulação técnica e do pessoal de cabina, para impedir actos de interferência ilegal durante um voo.
3. Não são permitidas armas na cabina ou na cabina de pilotagem de uma aeronave, a não ser que os Estados envolvidos o autorizem nos termos da respectiva legislação nacional.
4. O disposto no ponto 3 aplica-se igualmente aos agentes de segurança a bordo que transportem armas.

11. RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DO PESSOAL

1. As pessoas que executam ou são responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acesso ou de outros controlos de segurança devem ser recrutadas, formadas e, se necessário, certificadas de modo a assegurar que estão habilitadas e têm as competências necessárias para desempenhar as funções que lhes estão atribuídas.
2. As pessoas que não sejam passageiros e devam ter acesso às zonas restritas de segurança, devem receber formação em matéria de segurança antes de lhes ser concedido um cartão de identificação aeroportuário ou um cartão de identificação de tripulante.
3. A formação referida nos pontos 1 e 2 deve incluir acções de formação inicial e de formação contínua.
4. Os instrutores envolvidos na formação das pessoas mencionadas nos pontos 1 e 2 devem ter as qualificações necessárias.

12. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Os equipamentos utilizados para o rastreio, o controlo de acesso e os restantes controlos de segurança devem ser adequados à realização dos controlos em causa.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em Setembro de 2005, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil ⁽¹⁾. O referido regulamento, que foi redigido e aprovado em resposta aos atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos, está em vigor desde Janeiro de 2003. Uma vez que a aplicação do Regulamento 2320/2002 tem dado azo a alguns problemas de implementação, revelou-se necessário substituí-lo por um novo diploma.

Em 15 de Junho de 2006, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura, com 85 alterações.

O Conselho analisou seriamente a possibilidade de chegar a acordo com o Parlamento Europeu sobre o texto do projecto de regulamento logo na primeira leitura. No decurso de contactos informais com representantes do Parlamento Europeu, verificou-se, no entanto, que a questão do financiamento das medidas de segurança teria de ser estudada com maior atenção com vista a conseguir um texto que possa ser aceitável para todas as partes. O Conselho decidiu portanto adoptar uma posição comum que tenha em conta, na medida do possível, as alterações do Parlamento Europeu, e procurar chegar a um acordo com o Parlamento Europeu numa fase posterior.

Na sequência da revisão da totalidade do texto pelos juristas-linguistas, o Conselho aprovou a sua posição comum em 11 de Dezembro de 2006. Ao aprovar essa posição, o Conselho teve em consideração o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, aceitando 46 alterações.

O Conselho teve também em consideração o parecer do Comité Económico e Social.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

O Conselho pôde dar o seu acordo às principais linhas da proposta da Comissão. No entanto, em relação a alguns pontos, o Conselho decidiu alterar o texto, em geral para o tornar mais claro, simples e fácil de entender.

As alterações mais significativas à proposta da Comissão introduzidas pelo Conselho foram nos dois domínios a seguir identificados:

Em primeiro lugar, a respeito da comitologia, foram tidas em conta as novas regras adoptadas pelo Conselho em Julho de 2006 ⁽²⁾. O novo procedimento de regulamentação com controlo introduzido pelas novas regras, que dá mais poderes ao Parlamento Europeu, está contemplado tanto no n.º 3 do artigo 4.º como no n.º 2 do artigo 9.º do projecto de regulamento. No n.º 3 do artigo 4.º estão previstos os critérios que os Estados-Membros devem preencher para poderem beneficiar de derrogações às normas gerais impostas aos aeroportos e aeronaves de pequenas dimensões. No n.º 2 do artigo 9.º, são especificadas as normas aplicadas aos programas nacionais dos Estados-Membros em matéria de controlo da qualidade.

Em segundo lugar, por força do n.º 2 do artigo 5.º, os Estados-Membros podem aplicar medidas nacionais mais restritivas do que as previstas no regulamento. Tendo em conta o que está em jogo, a gravidade das várias ameaças à segurança e a rapidez com que se podem alterar as circunstâncias que rodeiam essas ameaças, o Conselho foi de opinião de que os Estados-Membros devem dispor de margem de manobra suficiente para aplicar as medidas adicionais ou especiais que considerem necessárias, medidas essas que, na opinião do Conselho, não devem exigir justificações especiais a nível comunitário.

O Conselho pôde aceitar, total ou parcialmente, as seguintes 46 alterações propostas pelo Parlamento Europeu:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23-30, 33, 34, 37, 40, 45-49, 51, 53-58, 65-68, 73, 77-79, 82 e 84.

O Conselho não pôde, no entanto, aceitar um certo número de outras alterações, principalmente as alterações 3, 35, 43 e 44, que visam o financiamento de medidas de segurança ao abrigo do regulamento. O Conselho considera não ser adequado que um regulamento técnico como o que está em discussão contenha condições ou obrigações em matéria de financiamento. De acordo com o princípio da subsidiariedade, tais questões devem ser tratadas a nível nacional.

⁽¹⁾ JO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Regulamento alterada pela Regulamento (CE) n.º 894/2004 (JO L 158 de 30.04.2004, p. 1).

⁽²⁾ JO L 200 de 22.07.2006, p. 11.

Algumas outras alterações não foram aceites, pelo menos parcialmente, por implicarem um alargamento do âmbito de aplicação do regulamento para além dos objectivos de segurança que este pretende visar. Estão neste caso, nomeadamente, as alterações 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 e 85. As alterações 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 e 74 não foram aceites, no todo ou em parte, por estarem em contradição com outras partes do projecto de regulamento, nada acrescentarem ao sentido do texto ou por não estarem de acordo com a terminologia aceite no domínio da segurança da aviação. Por último, as alterações 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 e 83 não foram aceites, no todo ou em parte, por o Conselho considerar que são demasiado circunstanciadas para um regulamento deste tipo ou incompatíveis com as disposições institucionais comunitárias, ou ainda por conterem disposições que não seriam de aplicação fácil nem pelos Estados-Membros nem pelos operadores económicos interessados.

III. CONCLUSÃO

O Conselho afirma que o texto da sua posição comum é adequado e equilibrado e é de opinião de que a posição comum reflecte os objectivos subjacentes à maioria das alterações do Parlamento.

O Conselho gostaria de sublinhar o grande esforço que representou ter conseguido obter rapidamente acordo sobre o regulamento e está confiante de que a posição comum contribuirá para que a legislação seja adoptada em tempo útil.
