COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 11.1.2010
COM(2009)710 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE

SEC(2009)1735

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Directiva 2004/36/CE

1. INTRODUÇÃO

O Regulamento (CE) n.º 2111/2005[1], relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade (a seguir denominada «a lista comunitária») e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, entrou em vigor em 16 de Janeiro de 2006 e o regulamento que estabelece a primeira dessas listas com base nos critérios estabelecidos de comum acordo (Regulamento n.º 473/2006 da Comissão)[2] foi adoptado em 22 de Março de 2006 e entrou em vigor em 24 de Março de 2006 (Regulamento n.º 474/2006 da Comissão)[3]. Desde então, a lista foi actualizada doze vezes.

O presente relatório analisa a aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 que estabelece a lista comunitária, conforme exigido pelo seu artigo 14.º.

Os pormenores sobre a aplicação dos critérios comuns para decidir da imposição de uma proibição de operação (total ou parcial) às transportadoras são apresentados no documento de trabalho dos serviços da Comissão SEC(2009) 1735.

2. 2006 - 2009: TRÊS ANOS DE APLICAÇÃO E DE EXECUÇÃO

Até à data, a aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 levou a 12 actualizações[4] da lista comunitária. As actualizações foram o resultado da monitorização contínua do desempenho das transportadoras aéreas independentemente da sua nacionalidade e do âmbito geográfico das suas operações.

Deste a elaboração da primeira lista, em Março de 2006, a Comissão investigou mais de 400 transportadoras aéreas de mais de 30 países.

Como previsto pelo Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a lista compreende dois anexos: o anexo A, no qual figuram as transportadoras aéreas cujas operações comerciais são objecto de uma proibição total no território dos Estados-Membros, e o anexo B, no qual figuram as

---

1 JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.
2 JO L 84 de 23.3.2006, p. 8.
3 JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.
4 Junho de 2006, Outubro de 2006, Março de 2007, Julho de 2007, Setembro de 2007 (após a imposição de proibições de operação por certos Estados-Membros), Novembro de 2007, Março de 2008, Julho de 2008, Novembro de 2008, Abril de 2009, Julho de 2009 e Novembro de 2009.

transportadoras aéreas cujas operações comerciais são objecto de uma proibição parcial ou de restrições às suas operações no território dos Estados-Membros.

À data da sua décima segunda actualização (25 de Novembro de 2009), a lista comunitária incluía, no anexo A, 5 transportadoras individuais[5], assim como todas as transportadoras (pelo menos 228) certificadas em 15 países terceiros[6], e, no anexo B, 8 transportadoras[7].

2.1. Elaboração e actualização da lista

As decisões e os pareceres sobre as propostas da Comissão baseiam-se exclusivamente em considerações relacionadas com a segurança e foram sempre alcançados por consenso. Com a cooperação constante do Parlamento Europeu e das autoridades nacionais da aviação dos Estados-Membros, a Comissão adoptou sempre, subsequentemente, o projecto acordado e no mais curto prazo possível, reduzindo ao mínimo todos os trâmites procedimentais e administrativos – consciente da importância directa e imediata destas medidas para a segurança da aviação e para os cidadãos europeus que viajam por todo mundo.

Como previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, assim como no artigo 4.º do regulamento de execução (Regulamento (CE) n.º 473/2006), as transportadoras aéreas em causa (bem como a respectiva autoridade reguladora) são notificadas da intenção de propor a sua inclusão na lista comunitária e dos factos que conduziram a essa decisão.

Essas transportadoras aéreas (bem como a respectiva autoridade reguladora) são convidadas a apresentar, num prazo estipulado de 10 dias, eventuais observações ou documentos que considerem apropriados em sua defesa, garantindo-se deste modo a justeza e a total transparência do processo.

A maioria das transportadoras tem reagido prontamente a esses convites, pedindo mesmo para apresentar e discutir o caso pessoalmente com os serviços competentes da Comissão e com os representantes dos Estados-Membros (como previsto no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 473/2006). Além disso, é oferecida às transportadoras aéreas em causa a possibilidade de serem ouvidas pelo Comité da Segurança Aérea antes de ser tomada uma decisão final quanto à sua inclusão na lista comunitária. Até agora, todas as transportadoras aéreas propostas para inclusão na lista comunitária foram ouvidas antes de ser tomada uma decisão.

Até à data, não foi imposta qualquer proibição de operação sem primeiro conceder uma audição à ou às transportadoras aéreas em causa, mesmo em casos urgentes – nos termos dos artigos 5.º, n.º 1, e 4.º, n.º 3, dos Regulamentos (CE) n.º 2111/2005 e (CE) n.º 473/2006 respectivamente – em que tais decisões de actualização da lista comunitária podiam ser

---

5 A partir de 25 de Novembro de 2009, por força do Regulamento [--]/2009, são proibidas na Comunidade todas as operações das seguintes 5 transportadoras aéreas: Air Koryo, da República Popular Democrática da Coreia; Air West, do Sudão; Ariana Afghan Airlines, do Afeganistão; Silverback Cargo Freighters, do Ruanda e Siem Reap Airways International, do Cambodja.

6 Benim, Djibouti, Guiné Equatorial, Indonésia, República do Quirguizistão, Libéria, Serra Leoa, Suazilândia, República Democrática do Congo (DRC), República do Congo, São Tomé e Príncipe, Zâmbia, assim como Angola (excepto a transportadora aérea TAAG, incluída no anexo B), Cazaquistão (excepto a transportadora Air Astana, incluída no anexo B) e Gabão (excepto três transportadoras aéreas - Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG – incluídas no anexo B).

7 TAAG Linhas Aéreas de Angola, Air Astana do Cazaquistão, Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG do Gabão, Air Bangladesh, Air Service Comores, Ukraine Mediterranean Airlines da Ucrânia.

adoptadas sem uma audição prévia. É o que acontece, nomeadamente, quando se determina que a continuação das operações de uma transportadora aérea na Comunidade pode apresentar um sério risco para a segurança.

Note-se que, embora as regras não o exijam, são concedidas as mesmas oportunidades às transportadoras aéreas cujas operações são total ou parcialmente proibidas. Tal é feito através do processo de avaliação periódica da sua capacidade para assegurar uma operação segura, com a perspectiva final da sua eliminação da lista após verificação da total conformidade com as normas de segurança pertinentes.

Nos últimos três anos, foram organizadas várias missões de inspecção *in loco*, conduzidas por equipas de peritos dos Estados-Membros, da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e da Comissão, para verificar a situação das autoridades da aviação civil (incluindo as transportadoras aéreas certificadas por essas autoridades) em mais de 10 países. Estas missões foram organizadas com o objectivo de incluir ou de, eventualmente, eliminar transportadoras aéreas da lista.

2.2. Critérios para impor uma proibição total ou parcial de operação

Os critérios comuns para impor uma proibição total ou parcial de operação e para actualizar a lista, dela eliminando determinadas transportadoras aéreas ou grupos de transportadoras aéreas, encontram-se enunciados no anexo do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. Qualquer desses critérios, por si só, ou conjugado com outros, pode ser utilizado como base para uma proposta de inclusão ou de exclusão de uma transportadora, ou de uma série de transportadoras, na/da lista.

Os critérios, em si mesmos, baseiam-se, todos eles, nas normas de segurança internacionais pertinentes, definidas no artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 – nomeadamente as estabelecidas pela Convenção de Chicago e pelos seus anexos sob os auspícios da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), quando se trate de transportadoras não europeias, e pelo acervo comunitário em matéria de segurança aérea, quando estejam envolvidas transportadoras comunitárias.

Como disposto nos artigos 1.º e 2.º, o Regulamento aplica-se a todas as transportadoras que, por razões de segurança, estão proibidas de operar para a Comunidade, independentemente da sua nacionalidade e da rede de operações. Além disso, o regulamento apenas se aplica às transportadoras aéreas envolvidas no transporte aéreo comercial. Assim, o regulamento também se aplica, na realidade, às transportadoras aéreas que não operam para a Comunidade, dado que também exige que os passageiros sejam informados, quando viajam dentro e fora da Comunidade (artigo 11.º), se a companhia aérea com a qual vão viajar está proibida de operar para a Comunidade. Nesse sentido, o regulamento persegue um duplo objectivo: garantir que as companhias áreas que não cumprem os critérios comuns sejam proibidas de operar para a Comunidade e informar os passageiros europeus sobre as companhias interditadas, protegendo-os desse modo quando pretendem viajar dentro e fora da Comunidade.

Os critérios comuns dividem-se em três grupos: a) provas objectivas da existência de deficiências em matéria de segurança por parte da transportadora aérea; b) incapacidade ou relutância de uma transportadora aérea em corrigir as deficiências em matéria de segurança e c) incapacidade ou relutância da autoridade da aviação civil responsável pela fiscalização da ou das transportadoras aéreas em causa em corrigir as deficiências em matéria de segurança.

2.3. Actualização da lista

O artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 prevê que a Comissão, por sua própria iniciativa ou a pedido de um Estado-Membro, actualize a lista comunitária assim que se justifique. O artigo 4.º exige também que a Comissão decida, pelo menos de três em três meses, se é adequado actualizar a lista comunitária. Dez actualizações foram efectuadas segundo este ciclo regular.

O artigo 6.º do regulamento permite, em casos de urgência, que um Estado-Membro reaja a problemas de segurança imprevistos através da imposição imediata de uma proibição de operação no seu território. Caso os Estados-Membros imponham proibições (totais ou parciais) de operação no seu território, o regulamento exige-lhes que informem imediatamente a Comissão e peçam a actualização da lista para que se examine se essas proibições parciais ou totais devem ser alargadas à Comunidade. Por dez vezes foram impostas medidas excepcionais na forma de proibições parciais ou totais a nível nacional, tendo sido adoptada uma actualização da lista de acordo com este procedimento excepcional em Setembro de 2007[8] e alargadas à Comunidade outras proibições durante as actualizações regulares.

O artigo 5.º do regulamento prevê os casos em que se torna evidente que a prossecução das operações de uma transportadora aérea na Comunidade é susceptível de constituir um risco grave para a segurança. Se esse risco não tiver sido eliminado de forma satisfatória através da tomada de medidas urgentes pelo ou pelos Estados-Membros em causa nos termos do artigo 6.º, a Comissão pode, a título provisório, impor uma proibição de operação a uma transportadora aérea ou alterar as condições de uma proibição de operação já imposta a uma transportadora aérea. Até à data, não se verificaram situações dessas, pelo que não foram impostas quaisquer medidas provisórias.

2.4. Comunicação e informação dos passageiros

O Regulamento (CE) n.º 2111/2005 atribui igual importância à comunicação e às informações prestadas aos passageiros sobre essas transportadoras, para que possam fazer uma escolha informada aquando dos preparativos para uma viagem aérea.

O regulamento estipula que todos os passageiros devem ser informados da identidade da transportadora ou transportadoras aéreas que operam o voo para o qual vão fazer uma reserva, quando tal voo tem origem ou destino num aeroporto comunitário ou faz parte de uma viagem que começa ou acaba no território de um Estado-Membro. Além disso, em caso de mudança da ou das transportadoras aéreas operadoras após a reserva, os passageiros devem ser informados o mais rapidamente possível da identidade da nova transportadora (ou transportadoras) que opera qualquer dos segmentos da viagem em questão.

A Comissão tomou várias iniciativas para dar a conhecer aos passageiros o direito a serem informados, previsto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005 – nomeadamente através da afixação de cartazes ou da distribuição de folhetos em todos os aeroportos comunitários.

Além disso, para fornecer informações específicas sobre a identidade das transportadoras aéreas proibidas de operar na CE, a Comissão criou um sítio Web especialmente dedicado a

[8] Itália e Alemanha (no que respeita à Ukrainian Mediterranean Airlines – Ucrânia) e Reino Unido (no que respeita à Mahan Air - Irão).

esta matéria[9], que é actualizado sempre que a própria lista comunitária é actualizada. Por imposição do regulamento, as autoridades nacionais da aviação dos Estados-Membros também levam a cabo várias iniciativas para informar os passageiros dos seus direitos e, inclusivamente, disponibilizam várias hiperligações para o sítio Web da Comissão, onde podem encontrar informações mais detalhadas.

Além disso, mais de 40 000 agentes de viagem da UE são imediatamente notificados de qualquer alteração na lista comunitária, para que possam informar devidamente os seus clientes, como exigido pelo direito comunitário. Essa informação também os coloca em melhor posição para oferecer alternativas adequadas aos clientes cujo itinerário tenha sido afectado pela proibição de uma transportadora. Foram também estabelecidos contactos semelhantes com grupos de pressão internacionais dos agentes de viagens, com organizações regionais e internacionais de companhias aéreas e aeroportos, com autoridades nacionais da aviação não europeias e com várias secções dos Média dedicadas ao transporte aéreo (incluindo alguns sítios voluntários dirigidos por entusiastas da segurança aérea), ao turismo e aos direitos dos consumidores. A Comissão reitera os seus agradecimentos a todas estas partes interessadas pelo seu empenho em garantirem uma divulgação tão ampla quanto possível da lista comunitária em prol da segurança aérea na Europa e a nível internacional.

De acrescentar ainda que o novo regulamento relativo a um código de conduta para os sistemas informatizados de reserva (SIR), adoptado em Janeiro de 2009, também complementa estas disposições, ao garantir que: a) os voos operados por transportadoras aéreas que figurem na lista comunitária devem ser clara e especificamente identificados nos ecrãs do SIR; e b) os vendedores dos sistemas SIR devem introduzir no ecrã do sistema um símbolo específico identificável pelos utilizadores para efeitos de informação dos passageiros sobre a identidade da transportadora aérea operadora, tal como previsto no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Neste contexto, a Comissão criou canais de comunicação que permitem que os SIR sejam informados em pormenor, claramente e atempadamente sempre que a lista comunitária é actualizada.

3. AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO REGULAMENTO NA PRÁTICA

A criação e a evolução da lista comunitária ao longo dos últimos três anos podem ser descritas como uma história de sucesso sob qualquer ângulo. A lista é actualmente vista a nível internacional como uma ferramenta eficaz para garantir um elevado nível de segurança a quem viaja, através do controlo do cumprimento das normas de segurança aérea relevantes.

3.1. Carácter temporário das proibições

Houve uma série de casos em que as transportadoras aéreas às quais foi imposta uma proibição reconheceram que o seu desempenho em termos de segurança não respeitava as normas internacionalmente aceites e empenharam-se em levar a cabo acções regularizadoras e correctivas, cuja boa execução demonstraram. Em resultado das medidas tomadas, estas transportadoras foram eliminadas da lista, o que mostra que a proibição é uma medida temporária e proporcionada, mantida apenas até que a transportadora aérea proibida (ou alvo de restrições) demonstre que resolveu de modo sustentável todas as deficiências graves de

[9] http://ec.europa.eu/transport/air-ban

segurança anteriormente identificadas e que opera segundo as normas de segurança relevantes. Foi o que aconteceu também com companhias aéreas que tinham sido incluídas na lista comunitária após a detecção de deficiências de segurança pela autoridade da aviação civil do seu Estado. Nestes casos, os progressos realizados quer pelas transportadoras aéreas quer pelas respectivas autoridades na certificação e no exercício da fiscalização das suas operações levou à retirada da proibição total das suas operações e, nalguns casos, à transferência das transportadoras para o anexo B.

O carácter temporário de uma proibição total ou parcial é garantido pela monitorização contínua do desempenho das transportadoras aéreas proibidas. Essa monitorização é feita através dos relatórios regulares apresentados pelas companhias aéreas proibidas e pelas respectivas autoridades, do intercâmbio de informações com as autoridades de outros países não membros da União Europeia e com organizações internacionais, assim como das missões de inspecção destinadas a verificar o cumprimento das medidas identificadas nos planos de acção correctivos. Todas estas informações são continuamente disponibilizadas ao Comité da Segurança Aérea, permitindo-lhe assim formular um juízo totalmente informado acerca do nível de segurança das transportadoras em causa, assim como das suas autoridades.

Com outros fundamentos mas de certa forma relacionados, algumas transportadoras são regularmente «eliminadas» da lista comunitária por terem cessado as suas operações e por lhes ter sido revogado o seu certificado de operador aéreo pelas respectivas autoridades reguladoras, em muitos casos como resultado directo da proibição comunitária.

3.2. Efeito preventivo e dissuasivo

Nalguns casos, os Estados, quando confrontados pela Comissão com provas objectivas de deficiências de segurança graves respeitantes a uma ou mais das suas transportadoras aéreas, agiram proactivamente quer suspendendo os certificados de operador aéreo das transportadoras em causa, quer impondo restrições rigorosas à sua operação para o espaço aéreo dos Estados-Membros. Subsequentemente, estes Estados deram início a um conjunto completo de acções regularizadoras e correctivas até poderem certificar-se de que as transportadoras aéreas aplicaram medidas correctivas adequadas capazes de impedir uma nova ocorrência das deficiências de segurança anteriormente identificadas. Nessa altura, foram levantadas a suspensão ou as restrições severas. Este processo, segundo o qual os problemas são resolvidos através da cooperação entre a Comissão e as partes envolvidas sem necessidade de recorrer à proibição enquanto medida punitiva de último recurso, é cada vez mais a tendência observada.

3.3. Relevância mundial

Uma indicação clara da relevância da lista comunitária fora das fronteiras da Europa é a decisão de uma série de Estados não europeus de seguirem voluntariamente a lista actualizada e publicada pela Comissão, o que implica que as transportadoras incluídas na lista são também consideradas violadoras das normas de segurança pertinentes, sendo também, por conseguinte, proibidas por esses Estados de operar para o seu território.

O significado crescente atribuído às conclusões dos relatórios de auditoria do programa universal de auditoria da supervisão da segurança (USOAP) da ICAO para a actualização da lista comunitária demonstra também que a Comunidade tem imposto proibições de operação a transportadoras aéreas de Estados cujo desempenho se caracteriza por um nível muito elevado de incumprimento das normas e práticas recomendadas (SARP) da ICAO ou em que as

auditorias da ICAO levaram à publicação das não conformidades com influência significativa na segurança, em cumprimento do artigo 54.º da Convenção de Chicago. A aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 demonstra que a Comunidade tudo tem feito para fazer cumprir as normas de segurança internacionais, exigindo às transportadoras aéreas e às autoridades responsáveis pela fiscalização da sua segurança que resolvam de forma satisfatória as deficiências de segurança identificadas nos relatórios de auditoria do USOAP para poderem retomar (ou iniciar) as operações para a Comunidade Europeia.

De notar que os Estados que o processo USOAP da ICAO mostrou terem grandes problemas em cumprir as suas obrigações em matéria de fiscalização da segurança (ou seja, em mais de 75% dos casos, as SARP da ICAO não foram aplicadas), incluindo aqueles a que a ICAO apontou a existência de não conformidades com influência significativa na segurança, viram as suas transportadoras aéreas ser alvo de uma proibição integral de operação na Comunidade. Nesse sentido, nos casos em que os relatórios do programa USOAP da ICAO mostram um incumprimento particularmente elevado das normas de segurança aliado a não conformidades com influência significativa na segurança, a inclusão na lista comunitária constitui a resposta comum dada pelos Estados-Membros da União Europeia para aplicarem as disposições da Convenção de Chicago, que exigem que os certificados, licenças e equipamentos sejam reconhecidos pelos Estados Contratantes se emitidos/homologados de acordo com requisitos equivalentes ou superiores às normas mínimas (da ICAO).

Através do intercâmbio regular de informações de segurança com a ICAO, a Comissão adquiriu um conhecimento mais exacto da situação a nível da segurança em várias regiões do mundo e pôde adaptar, sempre que necessário, os seus projectos de assistência técnica.

Desde a elaboração da primeira lista comunitária, nos casos em que a monitorização contínua da situação a nível da segurança num dado país mostrou a existência de deficiências apesar da implementação de projectos de assistência técnica pela ICAO, por outras organizações regionais ou pela Comissão, a proibição das operações das transportadoras aéreas foi sempre a medida cautelar de último recurso.

3.4. Cooperação mais estreita com os países terceiros e as organizações internacionais

A lista comunitária fez intensificar a cooperação entre a Comunidade e os países não pertencentes à UE, assim como com as organizações internacionais, para verificar o cumprimento, pelas transportadoras aéreas, das normas de segurança relevantes e, por conseguinte, melhorar a fiscalização internacional da segurança aérea em geral.

Neste contexto, a Comissão coopera também com o secretariado da ICAO e com a Comissão da Navegação Aérea para obter uma ideia mais exacta dos projectos levados a cabo pela ICAO em várias regiões do mundo (projectos COSCAP). Esta cooperação também permite que a Comissão conheça melhor a avaliação feita pela ICAO da situação a nível da segurança nos vários Estados auditados no quadro do programa USOAP e, em particular, aceda aos resultados da monitorização contínua dos progressos realizados nesses Estados através da sua cooperação com as delegações regionais da ICAO.

De referir também que, desde 2005, a Comissão contribui financeiramente para vários projectos conduzidos pela ICAO (projectos COSCAP). Em termos gerais, os projectos visam principalmente melhorar a segurança aérea, promover a adopção das normas de segurança aérea internacionais e a harmonização/convergência das regras, fornecer formação ao pessoal

das administrações da aviação civil e maior assistência no que respeita às operações, aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e ao ambiente.

De um modo geral, a Comissão tem estado a concretizar projectos de assistência técnica tendo presentes os objectivos de segurança da ICAO para 2008 – 2011 e também com o intuito de ajudar as autoridades da aviação civil de outros Estados Contratantes da ICAO a implementarem de modo coerente as normas internacionais através da construção de capacidade própria para exercerem eficazmente a fiscalização regulamentar.

4. ENSINAMENTOS PARA O FUTURO

A aplicação da lista comunitária demonstrou, por um lado, que é uma ferramenta de sucesso para garantir um elevado nível de segurança na Comunidade. Mas, por outro lado, não pode ser considerada uma «cobertura» para o desempenho das companhias aéreas em matéria de segurança. Tem duas limitações: 1) a inclusão na lista comunitária depende da disponibilidade de informações verificáveis; 2) a inclusão na lista comunitária apenas constitui uma proibição de operação na Europa, continuando as companhias aéreas proibidas a voar para outras regiões do mundo. Por conseguinte, há que promover e reforçar ao nível internacional o intercâmbio de informações verificáveis e fiáveis.

Com efeito, a aplicação da lista comunitária nos últimos três anos mostrou que o objectivo de estabelecer e manter um elevado nível de segurança em todo mundo apenas pode ser atingido se as normas de segurança da ICAO forem efectivamente cumpridas. Por conseguinte, há que tomar as medidas adequadas para garantir que estas normas sejam efectivamente respeitadas quer pelos Estados quer por cada uma das transportadoras aéreas.

Existem, pois, alguns domínios em que a Comissão tenciona desenvolver a sua política quer através de medidas internas quer através de medidas externas.

A. Medidas internas

1. Precisar o quadro regulamentar no respeitante à imposição/ao levantamento das proibições de operação

A experiência valiosa adquirida nos últimos três anos com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 pôs em evidência uma série de problemas nessa matéria que exigem disposições mais pormenorizadas.

A Comissão irá propor, por conseguinte, paralelamente às suas actividades a nível internacional, a formulação de disposições mais pormenorizadas através de uma alteração da legislação de execução. Essas propostas clarificarão certos aspectos do regulamento, como: as medidas a tomar pelos Estados-Membros afectados por uma tentativa de violação da proibição comunitária (incluindo o sobrevoo); a definição dos voos que não são afectados por uma proibição de operação (por exemplo, os voos «ferry», os voos de inspecção, os voos particulares, de Estado, técnicos, etc.); e um modo de registar as decisões tomadas pelos diferentes países do mundo de limitarem os certificados de operador aéreo das suas transportadoras aéreas no que respeita aos voos para a UE.

2. Reforçar o programa comunitário SAFA

As melhorias introduzidas no funcionamento do programa SAFA em 2008 permitiram à Comissão e aos Estados-Membros conhecer melhor o desempenho das várias transportadoras. Entre essas melhorias, destacam-se as análises regulares das informações constantes da base de dados da AESA, a harmonização da formação e das qualificações dos inspectores e a instituição de inspecções «focalizadas». As inspecções das aeronaves na placa efectuadas no âmbito do programa SAFA da CE, e em particular o estabelecimento de uma ordem de prioridades para essas inspecções, provaram ser uma ferramenta poderosa para detectar deficiências de segurança e permitir aos Estados-Membros reagir prontamente para atenuar os possíveis riscos. A Comissão vai, por conseguinte, tentar aperfeiçoar os instrumentos legais existentes estabelecendo um número mínimo de inspecções a realizar pelos Estados-Membros para reforçar a fiabilidade dos resultados de tais inspecções.

3. Modernizar o sistema comunitário de investigação de acidentes

As informações obtidas com a investigação de acidentes e incidentes são cada vez mais uma fonte considerada na actualização da lista comunitária. Desde a sua entrada em vigor, a Directiva 94/56/CE, relativa à investigação de acidentes, tem mostrado que existem diferenças muito mais acentuadas na capacidade investigativa dos Estados-Membros da UE do que em 1994. O quadro institucional e legal da segurança da aviação na UE alterou-se substancialmente desde a adopção da directiva. As aeronaves e os seus sistemas são cada vez mais complexos, o que significa também que a investigação dos acidentes requer competências e equipamentos substancialmente mais diversificados e especializados do que há uma década.

A Comissão adoptou, em 29 de Outubro, uma série de propostas (COM(2009) 611 final) destinadas a modernizar o actual quadro legal relativo à investigação de acidentes e reforçar a capacidade investigativa da Europa através da criação de uma rede de organismos responsáveis pela investigação de acidentes, clarificar o papel da AESA neste domínio, melhorar a aplicação das recomendações de segurança, reforçar a protecção das informações de segurança sensíveis e estabelecer normas comuns relativas à disponibilidade de inventários dos passageiros.

4. Aumentar o número de projectos e de actividades de assistência técnica

A aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 mostrou que, embora a proibição de uma transportadora aérea ou de um grupo de transportadoras aéreas seja necessária para atenuar os riscos para a segurança, podem também ser aplicadas medidas adequadas através da assistência técnica, para ajudar as autoridades da aviação civil responsáveis pela fiscalização dessas transportadoras.

A Comissão continua empenhada e envolvida em vários projectos de assistência técnica que visam ajudar as autoridades da aviação civil a ultrapassar os seus problemas do modo mais eficaz possível. A sua intenção é prosseguir e expandir as suas actividades em matéria de assistência técnica, nomeadamente no continente africano, com o apoio da AESA. Essa será também uma forma de contribuir para o estabelecimento de parcerias privilegiadas com as autoridades da aviação civil para garantir um nível elevado e uniforme de segurança da aviação e reduzir os custos administrativos para o sector.

A nível internacional, a Comissão tenciona continuar a apoiar os esforços da ICAO para responder às necessidades da aviação civil internacional no quadro do Plano Mundial para a Segurança da Aviação, melhorando a coordenação dos esforços internacionais para ajudar os

países a reforçarem a sua segurança, nomeadamente aqueles que suscitam à ICAO a publicação das não conformidades com influência significativa na segurança e aqueles em que os relatórios de auditorias mostram um nível muito elevado de incumprimento das normas de segurança internacionais. Estas medidas deverão contribuir para uma harmonização a nível mundial no domínio da segurança e para o aumento da eficácia dos projectos de assistência técnica através de uma coordenação coerente, nomeadamente dos principais programas regionais como o «*Comprehensive Regional Plan for Aviation Safety in Africa*».

B. Medidas internacionais

1. Reforçar as relações com os países não comunitários

A aplicação da lista comunitária mostrou que a segurança pode ser considerada um «catalisador» no desenvolvimento de relações no sector da aviação com os países não comunitários. A Comunidade tem beneficiado consideravelmente com a cooperação contínua com os seus parceiros. Por conseguinte, a Comissão procurará construir laços fortes com os parceiros que comungam dos mesmos objectivos de segurança.

A Comissão tenciona reforçar a sua cooperação actual com parceiros estratégicos para facilitar o intercâmbio de dados de segurança e estabelecer uma rede de interlocutores de confiança para avaliar não só os aspectos de segurança das várias organizações envolvidas no fabrico, na exploração, na manutenção e na formação, mas também a aplicação dos programas de segurança ao nível nacional. Essa cooperação deverá igualmente incluir o intercâmbio de dados de segurança comparáveis relativos às inspecções das aeronaves na placa, sendo o objectivo alinhar tanto quanto possível o formato geral do sistema de comunicação de dados de segurança para melhorar o seu aproveitamento.

Para além da cooperação no domínio da partilha de informações, essas relações mais estreitas deverão encorajar a uma maior convergência entre a avaliação feita e as medidas tomadas pelos países terceiros para corrigir as deficiências detectadas.

2. Alargar o intercâmbio de dados de segurança

Dados fiáveis e verificáveis têm sido os elementos centrais da aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005. O intercâmbio de dados de segurança relativos ao desempenho das transportadoras aéreas, ao Estado de registo da aeronave e ao nível das actividades de fiscalização levadas a cabo pelas autoridades têm muitas vezes permitido a adopção de medidas na Comunidade que espelham as tomadas por outros países.

No entanto, esse intercâmbio também tem mostrado que os dados de segurança têm de ser rastreáveis, objectivos, quantificáveis e baseados num entendimento comum dos critérios de que dependem para serem utilizados como indicadores fiáveis de desempenho.

Os requisitos pertinentes da ICAO (Anexo 6, parte I, 4.2.2.2) foram alterados e, desde Novembro de 2008, os Estados Contratantes são obrigados a estabelecer um programa que defina procedimentos para a fiscalização da operação das transportadoras aéreas estrangeiras no seu território e para a tomada de medidas adequadas. Assim, os resultados do programa SAFA da CE utilizados na aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 mostram que a Comunidade está bem equipada para cooperar com os Estados não membros da União Europeia propondo o desenvolvimento, a nível internacional, de um programa de inspecções às aeronaves na placa segundo procedimentos que lhe são muito familiares. Será assim

possível harmonizar e normalizar as informações obtidas dessas inspecções. Essas importantes informações tornar-se-ão, assim, intercambiáveis e promoverão ainda mais a cooperação entre os Estados, o que favorecerá a tomada de decisões objectivas sobre o desempenho das transportadoras aéreas em matéria de segurança.

3. Proibir em todo o mundo as transportadoras aéreas que não oferecem segurança

A aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 permitiu ao longo do tempo ver claramente até que ponto os Estados-Membros, os parceiros do EEE e a Suíça baseiam as suas decisões em matéria de segurança nos resultados das auditorias da ICAO efectuadas no quadro do programa USOAP.

É precisamente por se fazer um acompanhamento contínuo das várias medidas correctivas que as transportadoras aéreas e as autoridades da aviação civil põem em prática que as proibições de operação têm não só sido impostas como também retiradas. Além disso, nos países em que a ICAO publica as não conformidades com influência significativa na segurança na sequência de uma auditoria USOAP, ou nos casos em que os relatórios de auditoria revelam a existência de numerosas deficiências graves, a Comissão tenciona continuar a garantir que as companhias aéreas certificadas nesses países não sejam autorizadas a voar na Comunidade até que as respectivas autoridades possam garantir a conformidade com as normas da ICAO. A proibição (parcial ou total de algumas ou de todas as transportadoras licenciadas num Estado) continuará a ser a decisão necessária quando a cooperação não for suficiente para eliminar os riscos para a segurança.

A aplicação do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 demonstra que a comunidade internacional deve respeitar de modo coerente as normas e práticas recomendadas da ICAO (SARP).Para promover o respeito por essas normas, a Comissão tenciona propor que, no âmbito das competências que lhe são atribuídas pelo artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da ICAO:

(a) Publique abertamente as não conformidades com influência significativa na segurança detectadas pelas auditorias USOAP, para informação do grande público;

(b) Determine o risco aceitável para a segurança para lá do qual deve recomendar que os Estados proíbam a aceitação de certificados de transportadoras aéreas certificadas em Estados cujo incumprimento das normas da ICAO os coloque acima desse limiar;

(c) Tome a decisão de assumir um papel mais activo na coordenação das actividades de assistência dos principais «doadores», com vista a melhorar as condições de segurança após as suas auditorias.

Estas medidas visam promover o respeito pelas normas internacionais de segurança por parte de todos os Estados Contratantes da ICAO, garantindo assim um elevado nível de segurança em todo mundo e não só nos países em que se aplicam instrumentos legais, como o regulamento. Na realidade, funcionarão *de facto* como uma lista internacional de transportadoras proibidas.

As propostas de reforço das actividades internacionais em todas as matérias da segurança da aviação irão ser mais trabalhadas e apresentadas na próxima Conferência Internacional de

Segurança organizada pela ICAO em Março de 2010, como contributo europeu para o evento. Esta conferência deverá preparar o terreno para o desenvolvimento de uma nova política de segurança e levar à tomada de decisões ambiciosas no quadro da ICAO durante a sua Assembleia Geral, em Setembro de 2010.