



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

## Parecer

COM(2012)776

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 20 de janeiro de 2010, a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão [COM(2012)776].

A supra identificada iniciativa foi enviada à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o respetivo objeto, a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

#### PARTE II – CONSIDERANDOS

1 – A presente iniciativa diz respeito à Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão.

2 – É referido na iniciativa em análise que a taxa média anual de acidentes mortais registada na União Europeia ao nível das operações regulares de transporte aéreo de passageiros tem-se mantido relativamente estável nos últimos anos.

De acordo com as previsões de crescimento do tráfego aéreo para as próximas décadas, o número de voos quase duplicará até 2030.

Por conseguinte, com uma taxa de acidentes mortais estável, é de prever o aumento da sinistralidade como consequência do crescimento constante dos volumes de tráfego.

3 - O atual sistema de segurança da aviação é um sistema essencialmente reativo, baseado nos avanços tecnológicos, numa legislação sólida – apoiada numa



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

supervisão regulamentar efetiva – e em investigações exaustivas aos acidentes, que dão lugar a recomendações para reforço da segurança.

No entanto, embora a possibilidade de retirar ensinamentos de um acidente seja crucial, os sistemas puramente reativos atingiram o limite da sua capacidade para continuarem a aumentar a segurança.

Neste contexto, a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) promove a transição para uma abordagem mais proativa da questão da segurança, assente em factos concretos.

4 – É igualmente mencionado na iniciativa em análise que a nível da União Europeia, a viragem para um sistema de gestão da segurança da aviação mais proativo e baseado em factos concretos teve já início com a adoção da Diretiva 2003/42/CE<sup>1</sup>, a qual prevê a criação de um sistema de comunicação obrigatória de ocorrências por cada Estado-Membro.

De acordo com esta legislação, os Estados-Membros devem assegurar a recolha, o armazenamento, a proteção e o intercâmbio das informações sobre certos incidentes no setor da aviação civil e os profissionais do setor devem comunicar as ocorrências registadas no decurso da sua atividade operacional diária.

5 - Esta legislação ficou concluída em 2007 com a adoção de dois regulamentos de execução<sup>2</sup>. O primeiro estabelece um repositório central europeu (RCE), que reúne todas as ocorrências registadas nos Estados-Membros no setor da aviação civil e o segundo inclui as regras aplicáveis em matéria de divulgação das informações constantes do RCE.

6 - A Diretiva 2003/42/CE lançou as bases de um sistema de gestão da segurança da aviação proativo e assente em factos concretos na União Europeia, ao impor a comunicação das ocorrências registadas. No entanto, a União Europeia e os Estados-

---

<sup>1</sup> Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil (JO L 167 de 4.7.2003, p. 23).

<sup>2</sup> Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão, de 12 de novembro de 2007, que estabelece normas de execução para a integração, num repositório central, das informações sobre ocorrências na aviação civil (JO L 294 de 13.11.2007, p. 3) e Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão, de 24 de setembro de 2007, que estabelece normas de execução para a divulgação, às partes interessadas, das informações sobre as ocorrências na aviação civil (JO L 295 de 14.11.2007, p. 7).



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

Membros não dispõem atualmente de capacidade bastante para tirarem proveito dos ensinamentos retirados da experiência adquirida a fim de prevenir novos acidentes e a legislação vigente não é suficiente para evitar o aumento da sinistralidade e do número de vítimas mortais associados ao crescimento do tráfego.

7 - O principal objetivo da iniciativa é, assim, contribuir para reduzir a sinistralidade das aeronaves e o número de vítimas mortais associadas, através do melhoramento dos sistemas existentes, tanto a nível nacional como europeu, tirando partido das ocorrências registadas na aviação civil para corrigir as deficiências de segurança detetadas e evitar que estas se repitam.

8 - Os objetivos específicos da proposta são os seguintes:

- a) - Assegurar a recolha de todas as ocorrências que ponham ou possam pôr em perigo a segurança da aviação e estabelecer um quadro claro e completo dos riscos para a segurança na União Europeia e nos Estados-Membros;
- b) - Assegurar que os dados sobre ocorrências armazenados nas bases de dados nacionais e no RCE sejam completos e tenham qualidade elevada;
- c) - Garantir que as autoridades competentes tenham acesso adequado a todas as informações de segurança armazenadas no RCE e que estas sejam exclusivamente utilizadas para reforçar a segurança;
- d) - Garantir a análise efetiva das ocorrências comunicadas, a identificação e a eliminação dos riscos para a segurança e, quando aplicável, a monitorização da eficácia das medidas de segurança adotadas.

9 – Deste modo, a proposta visa a adoção de um regulamento relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil. O objetivo do novo regulamento é substituir e revogar a atual Diretiva 2003/42/CE e os seus regulamentos de execução, os Regulamentos (CE) n.ºs 1321/2007 e 1330/2007 da Comissão, e alterar o Regulamento (UE) n.º 996/20103.

10 – Esta iniciativa constitui, assim, uma das ações necessárias para a criação do espaço único europeu dos transportes, tal como descrito no Livro Branco da



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

Comissão, de 2011, «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»<sup>3</sup>. Esta questão foi também abordada na Comunicação da Comissão que estabelece um sistema de gestão da segurança da aviação para a Europa<sup>4</sup>.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

#### **a) Da Base Jurídica**

A proposta baseia-se no artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

#### **a) Do Princípio da Subsidiariedade**

É respeitado e cumprido o princípio da subsidiariedade, uma vez que a proposta não é da competência exclusiva da União Europeia e que os objetivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros a título individual.

A melhor forma de realizar os objetivos da proposta consiste em tomar medidas à escala da UE.

Uma ação da União permitirá uma melhor realização dos objetivos da proposta pelos motivos a seguir indicados.

Em primeiro lugar, é necessário harmonizar a comunicação de ocorrências e as regras relacionadas com a utilização e a proteção das informações e do autor da comunicação.

Em segundo lugar, é preciso, por razões de segurança, reforçar o sistema de intercâmbio de informações entre Estados-Membros, garantir que essas informações sejam analisadas e que todos os Estados-Membros tomem medidas de acompanhamento.

Com efeito, o objetivo do reforço da segurança aérea não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, uma vez que os sistemas de comunicação utilizados por estes são, por si só, menos eficazes do que uma rede coordenada, com

---

<sup>3</sup> COM (2011) 144 final

<sup>4</sup> COM (2011) 670 final.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

o intercâmbio de informações que permitam identificar eventuais problemas de segurança e as principais áreas de risco ao nível europeu.

#### **PARTE III - PARECER**

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 5 de março de 2013

**A Deputada Autora do Parecer**

**(Cláudia Monteiro de Aguiar)**

**O Presidente da Comissão**

**(Paulo Mota Pinto)**



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE IV – Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas.**

## Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão

**Relatora:** Deputada  
Carina João Oliveira

COM (2012) 776

---





Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## **ÍNDICE**

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

**PARTE III - CONCLUSÕES**



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa *Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à comunicação de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 e revoga a Diretiva 2003/42/CE, o Regulamento (CE) n.º 1321/2007 da Comissão e o Regulamento (CE) n.º 1330/2007 da Comissão - COM(2012)776 final*, foi enviado à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer.

Na reunião de 13 de fevereiro de 2013 foi nomeada como relatora a Deputada Carina João Oliveira, autora do presente documento.

## PARTE II – CONSIDERANDOS

### 1. Em geral

- Objetivo da iniciativa

O principal objetivo da iniciativa é contribuir para a redução do número de acidentes e de vítimas mortais no setor da aviação através da melhoria dos sistemas existentes, a nível nacional e europeu, utilizando as ocorrências da aviação civil para corrigir deficiências de segurança e prevenir a sua repetição.

- Principais aspetos

O atual sistema de segurança aérea é, acima de tudo, um sistema reativo assente nos progressos tecnológicos, numa legislação sólida sustentada por uma supervisão regulamentar eficaz e em investigações pormenorizadas aos acidentes de que resultam recomendações para a melhoria da segurança. Porém, embora a capacidade de retirar ensinamentos de um acidente seja crucial, os sistemas puramente reativos já demonstraram os seus limites no que respeita à possibilidade de continuarem a melhorar a segurança, nomeadamente no contexto de um crescimento do tráfego aéreo que, de acordo com as previsões, quase deverá duplicar até 2030.

Os sistemas de segurança devem, por conseguinte, evoluir para processos de segurança mais pró-ativos e assentes em elementos de prova que incidam na prevenção de acidentes graças à análise de todas as informações de segurança disponíveis, incluindo informações sobre ocorrências na aviação civil.

Embora a União Europeia (UE) tenha iniciado esta transição com a adoção da Diretiva 2003/42/CE e dos seus regulamentos de execução, os esforços envidados atualmente



## Comissão de Economia e Obras Públicas

são insuficientes para deter o aumento do número de acidentes e de vítimas mortais de acidentes decorrentes do crescimento do tráfego previsto.

A União Europeia e os seus Estados membros não reúnem atualmente condições suficientes que lhes permitam utilizar o retorno de experiência para prevenir os acidentes.

Este problema resulta de diversas lacunas. Em primeiro lugar, embora a disponibilidade de dados seja vital para identificar riscos de segurança, não existe conhecimento suficiente de todas as ocorrências de segurança.

Em segundo lugar, a integração dos dados relativos às ocorrências não está harmonizada nem estruturada, o que se traduz numa má qualidade das informações e no caráter incompleto dos dados.

Em terceiro lugar, o intercâmbio de informações entre os Estados membros é limitado, na medida em que existem obstáculos jurídicos e organizativos a um acesso adequado às informações contidas no Repositório Central Europeu (RCE), que reúne todos os dados nacionais.

Por último, não existe qualquer obrigação de utilizar os dados recolhidos sobre as ocorrências. Resulta por conseguinte deste facto uma ausência de análise das ocorrências e, subsequentemente, uma ausência de adoção das medidas corretivas e preventivas adequadas para lidar com as deficiências de segurança.

### **2. Aspetos relevantes**

No documento de trabalho enviado pelos serviços da Comissão são definidos em 3 pacotes de medidas (PM), contendo o resumo das várias soluções legislativas, anexando dados específicos a verificar com medidas apropriadas à resolução deste problema. São também feitas as comparações desses mesmos pacotes de medidas e as suas implicações para cada um dos Estados membros.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

O pacote de medidas recomendadas é o PM2, uma vez que os benefícios da sua aplicação são muitos superiores aos custos. Prevê-se que contribua para a promoção da segurança da aviação mediante uma melhoria da recolha de ocorrências, um reforço da qualidade dos dados, um acesso mais adequado às informações e a introdução de requisitos respeitantes à utilização das ocorrências de modo a contribuir para a redução dos acidentes com aeronaves.

O pacote de medidas 2 (PM2) é um conjunto de medidas mais ambiciosas, que implica uma revisão substancial da legislação da UE relativa à comunicação de ocorrências.

O objetivo do PM2 é melhorar o atual sistema, estabelecendo os requisitos legislativos necessários para garantir um sistema de comunicação de ocorrências eficaz a todos os níveis, e contribuir para a redução dos acidentes com aeronaves mediante o estabelecimento de processos de análise dos dados recolhidos, a adoção de medidas adequadas e a monitorização da eficiência do sistema em termos de melhoria da segurança.

Propõe-se nestes documentos que a Comissão avalie a aplicação do regulamento três anos após a sua adoção pelo legislador e proceda à monitorização contínua de um conjunto de indicadores fundamentais do setor dos transportes, que já se encontram disponíveis.

Estes indicadores serão utilizados para determinar em que medida a opção estratégica adotada permite alcançar os objetivos específicos.

### **Princípio da Subsidiariedade**

A competência para legislar sobre estas medidas é partilhada, logo, verifica-se a observância do princípio da subsidiariedade.

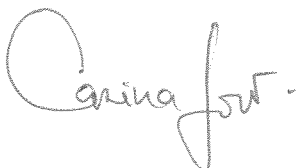
### PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas conclui o seguinte:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade;
2. A matéria objeto da presente iniciativa não cabe no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da República, não se aplicando, como tal, o artigo 2.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio;
3. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento.
4. A Comissão de Economia e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto de 2006, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

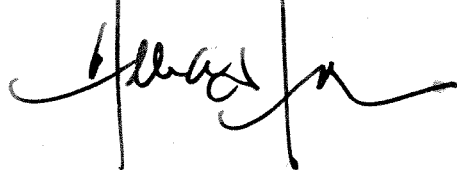
Palácio de S. Bento, 17 de fevereiro de 2013.

A Deputada Relatora



**Carina João Oliveira**

O Presidente da Comissão



**Luis Álvaro Campos Ferreira**