Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

REGULAMENTO (CE) N.º 820/2008 DA COMISSÃO

de 8 de Agosto de 2008

que estabelece medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 221 de 19.8.2008, p. 8)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (CE) n.º 483/2009 da Comissão de 9 de Junho de 2009	L 145	23	10.6.2009
►**M2**	Regulamento (UE) n.º 133/2010 da Comissão de 4 de Fevereiro de 2010	L 43	1	18.2.2010
►**M3**	Regulamento (UE) n.º 134/2010 da Comissão de 9 de Fevereiro de 2010	L 43	3	18.2.2010

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 820/2008 DA COMISSÃO

de 8 de Agosto de 2008

que estabelece medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, que estabelece regras comuns no domínio da segurança da aviação civil ([1]), nomeadamente o n.º 2 do artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

(1) Por força do disposto no n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, a Comissão deve adoptar, se necessário, medidas de aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação em toda a Comunidade. O Regulamento (CE) n.º 622/2003 da Comissão, de 4 de Abril de 2003, relativo ao estabelecimento de medidas de aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação ([2]), foi o primeiro acto a estabelecer tais medidas.

(2) O Regulamento (CE) n.º 622/2003 foi alterado 14 vezes desde a sua adopção. Por razões de clareza e racionalidade, é conveniente consolidar todas as alterações num novo regulamento.

(3) Nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, as medidas de execução adoptadas pela Comissão em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º desse regulamento são secretas e não serão publicadas quando digam respeito a critérios de desempenho e a ensaios de aceitação de equipamentos, a procedimentos detalhados relativos a informações sensíveis ou a critérios detalhados para derrogações às medidas de segurança. O artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 622/2003 acrescenta depois que as medidas de execução constantes do seu anexo são secretas, não são publicadas e apenas serão disponibilizadas a pessoas devidamente autorizadas por um Estado-Membro ou pela Comissão. As alterações subsequentes ao Regulamento (CE) n.º 622/2003 determinam que esta disposição se lhes aplica.

(4) Para aumentar a transparência das medidas de execução até agora adoptadas em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, a Comissão reviu as medidas constantes do anexo do Regulamento (CE) n.º 622/2003, com as suas alterações sucessivas, à luz dos critérios enunciados no n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002. A revisão mostrou que muitas dessas medidas não precisam de ser mantidas secretas, devendo, por conseguinte, ser publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*.

(5) Continua a ser essencial, porém, manter secretas certas medidas cuja divulgação poderia facilitar o seu contornamento e a prática de actos de interferência ilícita. Tais medidas incluem, designadamente, certos procedimentos detalhados, e respectivas isenções, relativos ao rastreio de veículos que entrem em zonas restritas de segurança, a revista de aeronaves e de passageiros, o tratamento de passageiros potencialmente desordeiros, o rastreio da bagagem

([1]) 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). Rectificação no JO L 229 de 29.6.2004, p. 3.

([2]) JO L 89 de 5.4.2003, p. 9. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 358/2008 (JO L 111 de 23.4.2008, p. 5).

▼B

de porão não acompanhada e da bagagem de porão utilizando sistemas de detecção de explosivos e o controlo da carga e do correio, bem como as especificações técnicas para os equipamentos de rastreio. Estas medidas devem ser adoptadas separadamente, através de uma decisão que tenha por destinatários todos os Estados-Membros.

(6) Deve ser permitido fazer uma distinção entre aeroportos em função da avaliação de riscos local. Consequentemente, a Comissão deverá ser informada dos aeroportos considerados de risco menor.

(7) As medidas de execução deverão igualmente variar em função do tipo de actividade de aviação. A Comissão deverá ser informada da eventual aplicação de medidas compensatórias destinadas a garantir níveis de segurança equivalentes.

(8) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité para a Segurança da Aviação Civil,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo

O presente regulamento estabelece medidas de execução e de adaptação técnica das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, que deverão ser integradas nos programas nacionais de segurança da aviação civil.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

— «Programa nacional de segurança da aviação civil», os regulamentos, práticas e procedimentos adoptados por cada Estado-Membro, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, para garantir a segurança da aviação civil no seu território,

— «Autoridade competente», a autoridade nacional designada por um Estado-Membro, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, como responsável pela coordenação e vigilância da aplicação do respectivo programa nacional de segurança da aviação civil.

Artigo 3.º

As medidas mencionadas no artigo 1.º figuram no anexo.

Artigo 4.º

Novos métodos e processos técnicos

1. Os Estados-Membros podem autorizar, para os controlos de segurança, um método ou processo técnico distinto dos previstos no anexo, desde que esse método ou processo:

a) Seja utilizado com o objectivo de avaliar um novo modo de efectuar o controlo de segurança em causa; e

b) Não afecte negativamente o nível geral de segurança pretendido.

2. Pelo menos quatro meses antes da sua introdução prevista, o Estado-Membro em causa informará por escrito a Comissão e os restantes Estados-Membros do novo método ou processo que tenciona autorizar, juntando uma avaliação que indique de que modo garantirá

▼B

que a aplicação do novo método ou processo respeitará o requisito da alínea b) do n.º 1. A notificação deverá igualmente conter informações detalhadas sobre o ou os locais em que o método ou processo será utilizado e a duração prevista do período de avaliação.

3. Se a Comissão der uma resposta positiva ao Estado-Membro, ou se o Estado-Membro não receber qualquer resposta no prazo de três meses após a recepção do pedido escrito pela Comissão, o Estado-Membro pode autorizar a introdução do novo método ou processo.

Se a Comissão considerar que o novo método ou processo proposto não oferece garantias suficientes de manutenção do nível geral de segurança da aviação na Comunidade, a Comissão informará do facto o Estado-Membro no prazo de três meses a contar da notificação referida no número 2, explicando os seus receios. Nessas circunstâncias, o Estado-Membro em causa não começará a utilizar o método ou o processo até obter o acordo da Comissão.

4. O período máximo de avaliação para cada método ou processo técnico será de 18 meses. Este período de avaliação pode ser prolongado pela Comissão por mais 12 meses, no máximo, na condição de o Estado-Membro apresentar uma justificação adequada para o prolongamento.

5. A intervalos não superiores a 6 meses durante o período de avaliação, a autoridade competente do Estado-Membro em causa apresentará à Comissão um relatório de progresso sobre a avaliação. A Comissão informará os outros Estados-Membros do teor do relatório de progresso.

6. Nenhum período de avaliação poderá ser superior a 30 meses.

Artigo 5.º

Notificação

Os Estados-Membros informarão a Comissão por escrito de todos os aeroportos para os quais utilizaram a opção prevista no n.º 3, alíneas a) ou c), do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Artigo 6.º

Medidas compensatórias

Os Estados-Membros informarão a Comissão por escrito das medidas compensatórias aplicadas em conformidade com o ponto 4.2 do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Artigo 7.º

O Regulamento (CE) n.º 622/2003 da Comissão é revogado.

Artigo 8.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

▼B

ANEXO ([1])

1. DEFINIÇÕES

Para além das definições constantes do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, são aplicáveis as seguintes definições:

1.1. «S.A.V.C.A.»: Sistema de Alarme e Vigilância de Controlo de Acessos que controla electronicamente o acesso a portas, portas de embarque, e outros pontos de entrada que conduzem directa ou indirectamente a zonas de segurança restritas e alerta as autoridades responsáveis sempre que se efectue uma entrada não autorizada;

1.2. «Utilizador de um aeroporto»: pessoa singular ou colectiva que transporta por via aérea passageiros, correio e/ou carga de ou para o aeroporto em causa, conforme definido no artigo 2.º da Directiva 96/67/CE do Conselho ([2]);

1.3. «Assistência em escala»: os serviços prestados num aeroporto a um utilizador, conforme descritos no anexo da Directiva 96/67/CE;

1.4. «Transportadora aérea»: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida, que efectue operações de transporte aéreo;

1.5. «Painel de serviço»: ponto de acesso no exterior de uma aeronave utilizado para prestar serviços à aeronave; tais painéis incluem pontos de entrada de água, pontos de acesso a instalações sanitárias, a tomadas eléctricas no solo e a outros compartimentos de serviço que possuam painéis de fixação externa;

1.6. «Aeronave fora de serviço»: aeronave que se encontra estacionada por um período superior a 12 horas ou que não se encontra sob vigilância suficiente para detectar acessos não autorizados.

2. SEGURANÇA DOS AEROPORTOS

2.1. **Requisitos de planeamento aeroportuário**

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

2.2. **Controlo do acesso**

2.2.1. *Zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar*

1. A autoridade competente deve garantir o controlo do acesso às zonas restritas de segurança.

   Quando as zonas não restritas de segurança do lado ar forem confinantes ou permitirem o acesso a zonas restritas de segurança, devem ser estabelecidas demarcações e controlos suficientes para detectar acessos não autorizados e tomar as medidas adequadas.

2. A autoridade que autoriza o acesso às zonas restritas de segurança deve garantir que todo o pessoal com acesso a essas zonas cumpra medidas rigorosas de controlo do acesso. As ditas medidas incluirão o seguinte:

   a) O pessoal que disponha de um cartão de identificação do aeroporto para aceder às zonas restritas de segurança deve conhecer bem os vários tipos de cartões de identificação emitidos pelo aeroporto assim como outros cartões de identificação aprovados, não emitidos pelo aeroporto, e saber se são válidos para aceder às zonas restritas de segurança;

   b) O pessoal deve interpelar ou denunciar à autoridade responsável todas as pessoas presentes em zonas restritas de segurança que não ostentem um cartão de identificação válido;

([1]) Este anexo segue a estrutura e a numeração do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002. Quando o presente regulamento não prevê qualquer disposição para a aplicação ou a adaptação técnica das normas de base comuns, esse facto é indicado expressamente por baixo do título correspondente.

([2]) JO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

▼B

c) O pessoal deve interpelar ou denunciar à autoridade responsável todos os veículos não autorizados que sejam detectados em zonas restritas de segurança.

3. A autoridade competente garantirá, no programa nacional de segurança da aviação civil, que os cartões de identificação aeroportuária que dão acesso às zonas restritas de segurança sejam controlados do seguinte modo:

a) Os cartões de identificação aeroportuária apenas permitirão o acesso do pessoal às zonas designadas por motivos unicamente operacionais;

b) Em caso de cessação ou de alteração do vínculo profissional do trabalhador, o cartão de identificação aeroportuária deve ser devolvido à autoridade responsável pela sua emissão e destruído;

c) Em caso de perda ou roubo do cartão de identificação aeroportuária, o seu titular deve informar imediatamente do facto o empregador e a autoridade responsável pela sua emissão. Após a notificação, o cartão de identificação aeroportuária será imediatamente invalidado.

4. A autoridade responsável garantirá que as portas de acesso utilizadas exclusivamente para operações de desembarque e que permitem aceder à plataforma de estacionamento ou a zonas restritas de segurança apenas se mantenham abertas durante o processo de desembarque.

5. Os postos de rastreio de segurança estarão protegidos por guardas ou por equipamento de vigilância adequado, para dissuadir e impedir violações da segurança nas vias de entrada e de saída desses postos de controlo e para estender a protecção ao pessoal envolvido no processo de rastreio.

6. Os materiais armazenados em zonas restritas de segurança e noutras zonas do lado ar utilizados no processamento dos passageiros e da bagagem de porão estarão protegidos ou permanentemente vigiados para impedir o acesso não autorizado. Os materiais utilizados e/ou deitados fora serão destruídos para garantir que não sejam utilizados/reutilizados por pessoas não autorizadas.

Os sistemas de controlo das partidas e os sistemas de admissão e registo (*check-in)* dos aeroportos serão controlados para impedir o acesso não autorizado.

O auto-registo (*self check-in*) e as opções aplicáveis via internet que podem ser utilizados pelos passageiros serão considerados como acesso autorizado a esses materiais ou sistemas.

2.2.2. *Zonas dos terminais*

Os requisitos estabelecidos no ponto 2.2.1.6 aplicar-se-ão também aos terminais que estão abertos ao público.

2.2.3. *Outras zonas públicas*

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

2.3. **Rastreio do pessoal, dos objectos transportados e dos veículos**

2.3.1. *Rastreio do pessoal e dos objectos transportados*

O pessoal de segurança pode recusar o acesso a uma zona restrita de segurança a qualquer membro do pessoal que esteja na posse de um artigo que levante suspeitas ou cuja posse não consiga ser justificada.

2.3.2. *Rastreio dos veículos*

1. Os veículos serão inspeccionados para detectar artigos proibidos e pessoas não autorizadas.

2. O condutor e os demais ocupantes do veículo não poderão permanecer no seu interior durante a inspecção.

▼B

2.3.3. *Procedimentos de segurança para as provisões de líquidos e de sacos invioláveis*

Disposições gerais

1. Entende-se por «provisões de líquidos» os líquidos para venda em estabelecimentos comerciais localizados quer numa zona do lado ar situada para lá do posto de controlo dos cartões de embarque, quer numa zona restrita de segurança, desde a sua primeira recepção no lado ar até à sua entrega nesses estabelecimentos.

2. Entende-se por «provisões de sacos invioláveis» os sacos invioláveis destinados a serem utilizados em estabelecimentos comerciais localizados quer numa zona do lado ar situada para lá do posto de controlo dos cartões de embarque, quer numa zona restrita de segurança, desde a sua primeira recepção no lado ar até à sua utilização final.

Controlos das provisões

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

Fornecedor conhecido

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

Sacos invioláveis

3. As provisões de sacos invioláveis devem ser entregues nos estabelecimentos comerciais localizados quer numa zona do lado do ar, para lá do posto de controlo dos cartões de embarque quer numa zona restrita de segurança, em embalagens invioláveis.

4. Após a sua recepção nesses estabelecimentos e até à sua utilização final, as provisões de sacos invioláveis serão protegidas contra interferências não autorizadas.

2.4. **Segurança física e patrulhas**

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

3. SEGURANÇA DA AERONAVE

3.1. **Verificação e controlo de segurança da aeronave**

A transportadora aérea garantirá que o pessoal que efectua a verificação de segurança da aeronave e o controlo de segurança da aeronave esteja familiarizado com o tipo de aeronave que está a ser submetida a controlo e tenha recebido formação adequada para a realização dessas actividades.

3.1.1. *Controlo de segurança da aeronave*

Depois de concluído o controlo de segurança de uma aeronave, a transportadora aérea manterá o registo desse controlo durante 24 horas ou durante o período de duração do voo, consoante o que for mais longo.

3.1.2. *Verificação de segurança da aeronave*

1. Depois de concluída a verificação de segurança de uma aeronave, a transportadora aérea manterá o registo dessa verificação durante 24 horas ou durante o período de duração do voo, consoante o que for mais longo.

2. Uma verificação de segurança à aeronave será efectuada com a cabina vazia.

3.2. **Protecção da aeronave**

A transportadora aérea será responsável pela protecção das suas aeronaves.

▼B

4. PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

4.1. Rastreio de passageiros

4.1.1. *Artigos proibidos*

1. Os passageiros não poderão transportar para a zona restrita de segurança nem para a cabina de uma aeronave os seguintes artigos:

a) Armas de fogo e outras

Qualquer objecto que possa, ou aparente poder, disparar um projéctil ou causar ferimentos, nomeadamente:

— armas de fogo de qualquer tipo (pistolas, revólveres, espingardas, caçadeiras, etc.),

— réplicas ou imitações de armas de fogo,

— componentes de armas de fogo (excluindo óculos e miras telescópicas),

— pistolas e espingardas de ar comprimido,

— pistolas de sinais,

— pistolas de alarme,

— armas de brinquedo de qualquer tipo,

— armas de zagalotes,

— pistolas de pregos e pistolas de cavilhas industriais,

— bestas,

— fisgas e fundas,

— armas de caça submarina,

— pistolas de abate de gado,

— aparelhos de atordoamento ou electrochoque [como pistoletes para gado, armas de dardos eléctricos (*tasers*), etc.],

— isqueiros com forma de arma de fogo;

b) Armas pontiagudas e objectos cortantes

Artigos com pontas aguçadas ou lâminas susceptíveis de causar ferimentos, nomeadamente:

— machados,

— flechas e dardos,

— *crampons*,

— arpões e lanças,

— *piolets* e picadores de gelo,

— patins de gelo,

— navalhas de tranca e navalhas de ponta e mola com lâminas de qualquer comprimento,

— facas, incluindo facas cerimoniais, com lâminas de comprimento superior a 6 cm, de metal ou outro material suficientemente forte para ser utilizado como arma,

— cutelos,

— machetes,

— navalhas e lâminas de barbear (excluindo as giletes de recarregar e as giletes descartáveis, com lâminas encapsuladas),

— sabres, espadas e bengalas de estoque,

— escalpelos,

— tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 cm,

▼B

— bastões de esqui e de marcha,

— rosetas de arremesso (*shurikens*),

— ferramentas de trabalho com potencial para serem usadas como arma devido à sua forma pontiaguda ou cortante (exemplos: berbequins e pontas de broca, facas tipo x-acto, facas multiusos, serras de todos os tipos, chaves de parafusos, pés de cabra, martelos, alicates, chaves de porcas/fendas, maçaricos);

c) Objectos contundentes

Qualquer objecto contundente susceptível de causar ferimentos, nomeadamente:

— tacos de *baseball* e *softball*,

— tacos ou bastões, rígidos ou flexíveis, *e.g.* matracas, mocas, cassetetes,

— tacos de críquete,

— tacos de golfe,

— *sticks* de hóquei,

— *sticks* de lacrosse,

— pagaias de caiaque e canoa,

— *skates*,

— tacos de bilhar e *snooker*,

— canas de pesca,

— equipamento de artes marciais, *e.g.* soqueiras, bastões, mocas, *nunchakus, kubatons, kubasaunts*;

d) Explosivos e substâncias inflamáveis

Qualquer substância explosiva ou altamente combustível que ponha em risco a saúde dos passageiros e tripulantes ou a segurança da aeronave ou bens, nomeadamente:

— munições,

— cartuxos explosivos,

— detonadores e espoletas,

— explosivos e engenhos explosivos,

— réplicas ou imitações de material ou engenhos explosivos,

— minas e outros explosivos militares,

— granadas de todos os tipos,

— gases e contentores de gás (por exemplo, butano, propano, acetileno, oxigénio), em grande volume,

— fogo de artifício, archotes de qualquer tipo e outros artigos pirotécnicos, incluindo *poppers* e fulminantes de diversão,

— fósforos não amorfos,

— geradores de fumo,

— combustíveis líquidos inflamáveis, *e.g.* gasolina, gasóleo, fluido de isqueiro, álcool, etanol,

— tintas pulverizáveis,

— terebentina e diluentes,

— bebidas alcoólicas de teor alcoólico superior a 70 % em volume (140 % *proof*);

▼B

e) Substâncias químicas e tóxicas

Qualquer substância química ou tóxica que ponha em risco a saúde dos passageiros e tripulantes ou a segurança da aeronave ou bens, nomeadamente:

— ácidos e bases (*e.g.* pilhas e baterias que contenham líquido que possa causar derrame),

— substâncias corrosivas ou descolorantes (*e.g.* mercúrio, cloro),

— aerossóis neutralizantes ou incapacitantes (*e.g. mace*, gás lacrimogéneo, gás pimenta),

— matérias radioactivas (*e.g.* isótopos medicinais ou comerciais),

— venenos,

— matérias infecciosas e agentes biológicos perigosos (*e.g.* sangue contaminado, bactérias e vírus),

— matérias susceptíveis de ignição ou combustão espontâneas,

— extintores de incêndios;

f) Líquidos

Líquidos, excepto em recipientes individuais com uma capacidade não superior a 100 ml ou equivalente e dentro de um saco de plástico transparente passível de ser fechado e aberto com uma capacidade não superior a 1 litro. O conteúdo do saco de plástico deve caber nele à vontade e o saco deve estar completamente fechado. Os líquidos incluem géis, pastas, loções, misturas líquido/sólido e os conteúdos das embalagens pressurizadas, *e.g.* pasta de dentes, gel de cabelo, bebidas, sopas, xaropes, perfume, espuma de barbear, aerossóis e outros artigos de consistência semelhante.

Podem ser concedidas isenções, se o líquido:

1. Se destinar a ser utilizado durante a viagem e seja necessário por razões médicas ou por uma necessidade dietética especial, incluindo alimento para bebés. O passageiro deverá fazer prova da autenticidade do líquido autorizado, se tal lhe for pedido; ou

2. Tiver sido adquirido numa zona do lado ar para lá do posto de controlo dos cartões de embarque em estabelecimentos comerciais que estejam sujeitos a procedimentos de segurança aprovados e integrados no programa de segurança do aeroporto, na condição de o líquido se encontrar numa embalagem inviolável e apresentar um comprovativo adequado de que foi comprado naquele aeroporto, naquele dia; ou

3. Tiver sido adquirido na zona restrita de segurança em estabelecimentos comerciais que estejam sujeitos a procedimentos de segurança aprovados e integrados no programa de segurança do aeroporto; ou

4. Tiver sido adquirido noutro aeroporto comunitário, na condição de o líquido se encontrar numa embalagem inviolável e apresentar um comprovativo adequado de que foi comprado nesse aeroporto, nesse dia; ou

5. Tiver sido adquirido a bordo de uma aeronave de uma transportadora aérea comunitária, na condição de o líquido se encontrar numa embalagem inviolável e apresentar um comprovativo adequado de que foi comprado a bordo dessa aeronave, nesse dia; ou

6. Tiver sido adquirido em estabelecimentos comerciais localizados numa zona do lado ar para lá do posto de controlo dos cartões de embarque ou numa zona restrita de segurança de um aeroporto situado num país terceiro enumerado no apêndice 1. A Comissão pode decidir, segundo o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, incluir no apêndice 1 um aeroporto de um país terceiro, desde que estejam satisfeitas as seguintes condições:

   — o país terceiro tenha um bom registo de cooperação com a Comunidade e com os seus Estados-Membros, e

▼B

— a Comissão reconheça, após verificação, que:

a) O país terceiro aplica satisfatoriamente as normas de segurança da aviação; e

b) São aplicadas no aeroporto medidas de segurança equivalentes às descritas no ponto 2.3.3 do presente anexo e no ponto 2.3.6 da Decisão da Comissão de 8 de Agosto de 2008 ([1]); e

c) São aplicadas no aeroporto as orientações recomendadas para os controlos de segurança da Organização da Aviação Civil Internacional para o rastreio de líquidos, géis e aerossóis, estabelecidas na circular aos Estados de 1 de Dezembro de 2006 (Referência: AS 8/11-06/100 Confidencial) e na circular aos Estados de 30 de Março de 2007 (Referência: AS 8/11-07/26 Confidencial), ou, no caso de sacos invioláveis, especificações equivalentes; e

d) O saco inviolável em que se encontra o líquido apresenta um comprovativo adequado de que foi comprado no lado ar do aeroporto do país terceiro nas últimas trinta e seis horas.

2. Um passageiro pode estar isento dos requisitos do ponto 4.1.1.1, se:

a) A autoridade competente tiver sido informada com antecedência e tiver autorizado o transporte do(s) artigo(s); e

b) O comandante da aeronave tiver sido informado sobre esse passageiro e sobre o(s) artigo(s) que transporta.

Se necessário, os artigos proibidos serão colocados em condições seguras.

3. A lista dos artigos proibidos mencionada no ponto 4.1.1.1 e as informações sobre as isenções autorizadas serão disponibilizadas ao público.

4. A autoridade competente pode proibir outros artigos para além dos referidos no ponto 4.1.1.1. A autoridade competente deve zelar para que os passageiros sejam informados acerca desses artigos antes de concluírem o procedimento de entrega e registo (*check-in*) da bagagem de porão.

5. Excepto se forem proibidos por força do ponto 5.2.3.1, os artigos proibidos por força dos pontos 4.1.1.1 ou 4.1.1.4 podem ser transportados na bagagem de porão, desde que os passageiros não tenham acesso não supervisionado a essa bagagem desde o ponto em que a bagagem é admitida e registada até ao ponto em que é recuperada, à chegada.

6. O pessoal de segurança pode recusar o acesso a uma zona restrita de segurança e à cabina de uma aeronave a qualquer passageiro que esteja na posse de um artigo não previsto no ponto 4.1.1.3 que lhe suscite suspeitas.

4.1.2. *Calibração dos pórticos de detecção de metais*

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

4.1.3. *Rastreio dos passageiros com mobilidade reduzida*

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

4.1.4. *Disposições de segurança para passageiros potencialmente desordeiros*

1. Devem ser previstas medidas de segurança específicas para o transporte aéreo dos seguintes grupos de passageiros potencialmente desordeiros:

a) Deportados:

— pessoas que foram legalmente admitidas num Estado-Membro pelas suas autoridades ou que entraram ilegalmente num Es-

([1]) Decisão ainda não publicada no Jornal Oficial.

▼B

tado-Membro e que, posteriormente, são instadas oficialmente pelas autoridades a abandonar esse Estado-Membro;

b) Pessoas inadmissíveis:

— pessoas cuja entrada num Estado-Membro é recusada pelas autoridades responsáveis e que vão ser recambiadas para o país de onde partiram ou transportadas para qualquer outro país em que sejam admissíveis;

c) Pessoas sob custódia legal:

— pessoas detidas ou que tenham sido condenadas por um tribunal e que têm de ser transportadas por via aérea.

2. As autoridades responsáveis notificarão a transportadora aérea em causa com a devida antecedência, por escrito, da data em que planeiam embarcar passageiros potencialmente desordeiros.

3. A notificação escrita à transportadora aérea e ao piloto comandante incluirá os seguintes dados:

— identidade da pessoa,

— motivo do transporte,

— nome e título do ou dos elementos da(s) escolta(s), se aplicável,

— avaliação de risco pelas autoridades responsáveis (incluindo os motivos para a escolta ou a ausência de escolta),

— acordo prévio sobre o lugar a ocupar, se necessário, e

— natureza do(s) documento(s) disponível(eis).

4. Serão previstas medidas de segurança específicas para passageiros desordeiros. Passageiros desordeiros são pessoas que, desde o momento em que a porta da aeronave é fechada, antes da descolagem, até ao momento em que é reaberta, após a aterragem, cometem os seguintes actos a bordo de uma aeronave civil:

— agressão, intimidação, ameaça ou negligência voluntária que ponha em perigo a boa ordem ou a segurança da propriedade ou das pessoas,

— agressão, intimidação, ameaça ou ingerência no exercício de funções de um membro da tripulação ou que diminua a capacidade de exercer funções,

— negligência ou dano voluntário a uma aeronave, ao seu equipamento ou às estruturas e equipamento de serviço, pondo em perigo a boa ordem e a segurança da aeronave ou dos seus ocupantes,

— comunicação de informações manifestamente falsas, pondo com isso em perigo a segurança de uma aeronave em voo,

— desobediência a ordens ou instruções legais que tenham em vista garantir a segurança, a disciplina ou a eficácia na execução de operações.

5. As pessoas que se encontrem sob custódia legal serão sempre escoltadas.

4.2. **Separação dos passageiros**

Caso uma parte das instalações de um terminal aéreo localizado entre os postos de rastreio de segurança e o ponto de embarque na aeronave tenha sido utilizada por passageiros de chegada que não foram submetidos a um rastreio com o grau de pormenor previsto no Regulamento (CE) n.º 2320/2002, essa zona será revistada para garantir que nela não sejam deixados artigos proibidos antes da operação de embarque dos passageiros rastreados.

4.3. **Rastreio da bagagem de cabina**

1. Todos os líquidos serão apresentados nos pontos de rastreio para exame.

▼B

2. Os computadores portáteis e outros aparelhos eléctricos de grande dimensão devem ser retirados da bagagem de cabina antes do seu rastreio, sendo rastreados separadamente.

3. Os casacos e blusões dos passageiros serão rastreados como peças separadas da bagagem de cabina.

4.3.1. *Rastreio da bagagem de cabina por meio de equipamento de raios-X de alta definição dotado de um sistema de PIA (*Projecção de Imagens de Ameaça*), instalado e em utilização.*

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

4.4. **Rastreio dos diplomatas**

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

5. BAGAGEM DE PORÃO

5.1. **Reconciliação da bagagem de porão**

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

5.2. **Rastreio da bagagem de porão**

5.2.1. *Bagagem de porão acompanhada*

1. A transportadora aérea garantirá que todos os passageiros viajem no mesmo voo em que é transportada a sua bagagem de porão rastreada. Quando não for esse o caso, a bagagem de porão será considerada bagagem não acompanhada.

2. A autoridade competente especificará detalhadamente no seu programa nacional de segurança da aviação civil os procedimentos a seguir para que o objectivo do rastreio seja cumprido em caso de avaria dos equipamentos de rastreio.

5.2.2. *Bagagem de porão não acompanhada*

Uma transportadora aérea que aceite bagagem de porão não acompanhada de outra transportadora aérea deve obter um registo escrito de que os controlos de segurança previstos no anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 foram efectuados relativamente a essa bagagem antes de ela ser aceite para transporte.

5.2.3. *Artigos proibidos na bagagem de porão*

1. Não poderão colocar-se na bagagem de porão os seguintes artigos:

— explosivos, incluindo detonadores, espoletas, granadas, minas e explosivos,

— gases, incluindo gás propano e gás butano,

— líquidos inflamáveis, incluindo gasolina e metanol,

— sólidos inflamáveis e substâncias reactivas, incluindo magnésio, acendalhas, fogo de artifício e archotes,

— substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos, incluindo lixívia e estojos de retoque da pintura de automóveis,

— substâncias tóxicas ou infecciosas, incluindo raticidas e sangue infectado,

— material radioactivo, incluindo isótopos para fins medicinais ou outros isótopos existentes no mercado,

— substâncias corrosivas, incluindo mercúrio, e baterias de automóveis,

— componentes do sistema de alimentação de combustível dos veículos que tenham contido combustível.

2. A lista dos artigos proibidos mencionados no ponto 5.2.3.1 deve ser disponibilizada ao público nas agências das transportadoras aéreas e através de outros meios adequados.

▼B

3. A autoridade competente pode proibir outros artigos para além dos referidos no ponto 5.2.3.1. A autoridade competente deve zelar para que os passageiros sejam informados sobre a proibição de tais artigos.

4. O pessoal de segurança pode recusar o transporte de bagagem de porão que contenha um artigo não abrangido pelo ponto 5.2.3.1 do qual suspeite.

5.2.4. *Rastreio da bagagem de porão utilizando sistemas de detecção de explosivos (SDE)*

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

5.2.5. *Rastreio da bagagem de porão acompanhada por meio de equipamento convencional de raios-X dotado de um sistema PIA instalado e em utilização*

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

5.3. **Protecção da bagagem de porão**

1. O acesso às zonas de triagem/encaminhamento e de armazenamento da bagagem deve ser limitado aos membros do pessoal que, por exigências operacionais, devem entrar nessas zonas. Estes membros do pessoal incluem os responsáveis pelo carregamento, descarregamento e protecção da bagagem de porão e as pessoas autorizadas pela autoridade competente a entrar nas zonas de triagem/-encaminhamento e de armazenagem da bagagem.

2. Os passageiros podem ser autorizados, em caso de necessidade, a aceder à sua própria bagagem de porão já rastreada, desde que sejam vigiados durante toda a operação de modo a garantir que nenhum artigo proibido seja:

   a) Introduzido na bagagem de porão; ou

   b) Retirado da bagagem de porão e introduzido na cabina da aeronave ou numa zona restrita de segurança.

6. CARGA, CORREIO E ENCOMENDAS EXPRESSO

6.1. **Aplicação**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

«Expedidor avençado», um expedidor cujas remessas podem ser claramente identificadas para transporte exclusivamente em aeronaves de carga, conforme referido no ponto 6.5 do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

6.2. **Qualificações dos agentes reconhecidos**

Designação, aprovação ou inscrição numa lista pela autoridade competente

6.2.1. Para que uma entidade seja designada, aprovada ou incluída numa lista pela autoridade competente como agente reconhecido, os Estados-Membros devem garantir a aplicação do seguinte procedimento:

a) A entidade deve apresentar à autoridade competente do Estado-Membro em que está localizada uma candidatura ao estatuto de agente reconhecido.

   O candidato apresentará à autoridade competente um programa de segurança. O programa deve descrever os métodos e procedimentos a seguir pelo agente para cumprir não só o presente regulamento como também o programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro em que esteja localizado. O programa deve igualmente descrever o modo como o cumprimento destes métodos e procedimentos será monitorizado pelo próprio agente.

   O candidato deve igualmente apresentar uma declaração escrita em que se compromete a manter as normas de segurança descritas no seu programa e a notificar prontamente à autoridade competente quaisquer alterações ao mesmo. Essa declaração será assinada pelo representante legal ou pela pessoa responsável pela segurança.

▼B

b) A autoridade competente examinará o programa de segurança para se certificar de que as medidas de segurança nele previstas satisfazem o nível exigido. A autoridade competente procederá depois a uma verificação no terreno, ou seja, nas instalações do candidato cobertas pelo programa, para avaliar se o candidato tem condições para cumprir tanto o presente regulamento como o programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro em que as instalações se localizam.

c) Se considerar satisfatórias as informações obtidas no âmbito das alíneas a) e b), a autoridade competente pode designar, aprovar ou incluir numa lista o agente como agente reconhecido para determinados locais.

Este procedimento aplicar-se-á o mais tardar a partir de 1 de Março de 2008.

6.2.2. Uma inspecção efectuada pela autoridade competente nas instalações do agente reconhecido pode ser considerada uma verificação no terreno para efeitos do disposto na alínea b) do ponto 6.2.1.

6.2.3. Caso deixe de considerar adequada a capacidade do agente reconhecido para cumprir o presente regulamento e o seu programa nacional de segurança da aviação civil, a autoridade competente retirar-lhe-á o estatuto de agente reconhecido.

6.3. **Controlos de segurança**

6.3.1. Ao fazerem o rastreio da carga em conformidade com a alínea b) do ponto 6.3.1 do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, os agentes ou as transportadoras aéreas:

a) Utilizarão os meios ou métodos mais adequados para detectar artigos proibidos, tendo em consideração a natureza da remessa; e

b) Assegurarão que o meio ou o método empregues sejam suficientemente fiáveis para garantir que não sigam escondidos na carga artigos proibidos.

6.3.2. A autoridade competente notificará à Comissão todos os outros meios, tal como previsto na alínea b), subalínea iv), do ponto 6.3.1 do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002, que autoriza para o rastreio da carga.

6.4. **Critérios aplicáveis aos expedidores conhecidos**

6.4.1. A declaração do expedidor conhecido prevista na alínea b) do ponto 6.4.1 do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 será apresentada uma vez por ano, por escrito, e utilizando um formato nacional normalizado.

A declaração incluirá a certificação de que as remessas não contêm qualquer dos artigos proibidos constantes dos pontos iv) e v) da lista do apêndice, como referido na alínea c), subalínea i), do ponto 6.4.1 do anexo do Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

O expedidor conhecido assumirá total responsabilidade pela sua declaração.

6.4.2. Se uma remessa contiver artigos proibidos, o expedidor conhecido deve, em todos os casos, certificar por escrito ao agente reconhecido ou à transportadora aérea a presença de tais artigos na remessa.

6.4.3. Se o expedidor conhecido deixar de ter capacidade para cumprir as suas obrigações, o seu estatuto ser-lhe-á retirado pela autoridade competente, ou pelo agente reconhecido ou pela transportadora aérea responsável pela validação.

6.5. **Transporte em aeronaves de carga**

6.5.1. Para que um agente reconhecido ou uma transportadora aérea designem uma entidade como expedidor avençado, os Estados-Membros devem garantir a aplicação do seguinte procedimento:

a) A entidade apresentará uma declaração de compromisso assinada, em que:

— confirma a recepção das instruções nacionais sobre segurança das instalações, do pessoal e do transporte,

▼B

— se compromete a transmitir as instruções nacionais sobre segurança ao pessoal que trabalha nas suas instalações,

— se compromete a manter a carga em condições de segurança até à sua entrega ao agente reconhecido ou à transportadora aérea,

— aceita que as remessas possam ser submetidas a controlos de segurança, incluindo rastreios, e

— aceita a realização nas suas instalações, pela autoridade competente, de inspecções não anunciadas, para avaliar se o expedidor avençado cumpre as instruções nacionais.

A entidade designará pelo menos uma pessoa responsável pela segurança nas suas instalações e comunicará o nome dessa pessoa e os seus dados de contacto ao agente reconhecido ou à transportadora aérea.

b) O agente reconhecido ou a transportadora aérea registarão os seguintes dados relativos à entidade:

— domicílio da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*,

— a natureza do negócio,

— dados de contacto, incluindo os da pessoa ou pessoas responsáveis pela segurança,

— número de identificação fiscal ou número de registo da empresa, e

— conta bancária.

c) Se o agente reconhecido ou a transportadora aérea considerarem satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a entidade poderá ser designada expedidor avençado.

6.5.2. O agente reconhecido ou a transportadora aérea manterão uma base de dados com as informações referidas na alínea b) do ponto 6.5.1. A base de dados estará disponível para inspecção pela autoridade competente.

6.5.3. Se um agente reconhecido ou uma transportadora aérea considerar que o expedidor avençado deixou de ter capacidade para cumprir as instruções nacionais, retirar-lhe-á o estatuto de expedidor avençado.

7. CORREIO

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

8. CORREIO POSTAL E MATERIAIS DA TRANSPORTADORA AÉREA

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

9. PROVISÕES E OUTROS FORNECIMENTOS DE RESTAURAÇÃO DA TRANSPORTADORA AÉREA

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

10. PRODUTOS E OUTROS FORNECIMENTOS DE LIMPEZA DA TRANSPORTADORA AÉREA

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

11. AVIAÇÃO GERAL

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

▼B

12. RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DO PESSOAL

12.1. Programa nacional de formação sobre segurança da aviação

O programa nacional de formação sobre segurança da aviação incluirá requisitos de formação sobre como lidar com passageiros desordeiros.

12.2. Pessoal de segurança

12.2.1. *Gestão da segurança da transportadora aérea e do aeroporto*

1. A autoridade competente garantirá que todos os aeroportos e transportadoras aéreas da Comunidade disponham de uma gestão de segurança devidamente qualificada. A autoridade competente garantirá que exista uma organização adequada da gestão da segurança. Os quadros superiores das transportadoras aéreas ou dos aeroportos responsáveis pela garantia do cumprimento das regras de segurança devem possuir os níveis necessários de qualificação, de conhecimentos e de experiência, nomeadamente:

   a) Experiência em operações de segurança no domínio da aviação; ou

   b) Experiência noutros domínios relacionados com a segurança (policial, militar ou outro); e

   c) Uma certificação ou aprovação equivalente pela autoridade competente; e

   d) Conhecimentos nas seguintes áreas:

      — sistemas de segurança e controlo de acesso,

      — segurança em terra e a bordo,

      — armas e artigos proibidos,

      — enquadramento geral do terrorismo.

12.3. Outro pessoal

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

13. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA OS EQUIPAMENTOS DE RASTREIO

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

▼B

Apêndice 1

Aeroportos de onde partem voos com destino a aeroportos comunitários:

— Aeroporto de Singapura (SIN)

— Croácia:

Aeroporto de Dubrovnik (DBV)

Aeroporto de Rijeka (RJK)

Aeroporto de Pula (PUY)

Aeroporto de Split (SPU)

Aeroporto de Zadar (ZAD)

Aeroporto de Zagreb (ZAG)

▼M1

— República da Coreia:

Aeroporto de Seul Incheon (ICN)

Aeroporto de Pusan Gimhae (PUS).

▼M2

— Canadá:

Calgary International (YYC)

Edmonton International (YEG)

Halifax International (YHZ)

Montreal International (YUL)

Ottawa-Macdonald-Cartier International (YOW)

Toronto-Lester B. Pearson International (YYZ)

Vancouver International (YVR)

Winnipeg International (YWG)

Moncton (YQM)

Quebec (YQB)

St. John's (YYT)

Whitehorse (YXY)

▼M3

— Estados Unidos da América:

Todos os aeroportos internacionais