Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/1998 DA COMISSÃO

de 5 de novembro de 2015

que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 299 de 14.11.2015, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento de Execução (UE) 2015/2426 da Comissão de 18 de dezembro de 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Regulamento de Execução (UE) 2017/815 da Comissão de 12 de maio de 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Regulamento de Execução (UE) 2017/837 da Comissão de 17 de maio de 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Regulamento de Execução (UE) 2018/55 da Comissão de 9 de janeiro de 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Regulamento de Execução (UE) 2019/103 da Comissão de 23 de janeiro de 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/910 da Comissão de 30 de junho de 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Regulamento de Execução (UE) 2019/413 da Comissão de 14 de março de 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Regulamento de Execução (UE) 2019/1583 da Comissão de 25 de setembro de 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	alterado pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/910 da Comissão de 30 de junho de 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Regulamento de Execução (UE) 2020/111 da Comissão de 13 de janeiro de 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Regulamento de Execução (UE) 2020/910 da Comissão de 30 de junho de 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Regulamento de Execução (UE) 2021/255 da Comissão de 18 de fevereiro de 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Regulamento de Execução (UE) 2022/421 da Comissão de 14 de março de 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Regulamento de Execução (UE) 2022/463 da Comissão de 22 de março de 2022	L 94	3	23.3.2022

►**M15**	Regulamento de Execução (UE) 2022/1174 da Comissão de 7 de julho de 2022	L 183	35	8.7.2022
►**M16**	Regulamento de Execução (UE) 2023/566 da Comissão de 10 de março de 2023	L 74	47	13.3.2023

Retificado por:

►**C1**	Retificação, JO L 165 de 23.6.2016, p. 23 (2015/1998)			

▼B

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/1998 DA COMISSÃO

de 5 de novembro de 2015

que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

As medidas de execução das normas de base comuns para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita que comprometam a segurança da aviação civil, mencionadas no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, e as medidas gerais que complementam as referidas normas de base comuns, mencionadas no artigo 4.º, n.º 2, do mesmo regulamento, constam do anexo.

Artigo 2.º

É revogado o Regulamento (UE) n.º 185/2010. As referências ao regulamento revogado devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento.

Artigo 3.º

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de fevereiro de 2016.

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

▼B

ANEXO

1. SEGURANÇA DOS AEROPORTOS

1.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

1.0.1. Salvo indicação em contrário, compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade responsável em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

1.0.2. Para efeitos do presente capítulo, são consideradas áreas do aeroporto as aeronaves, os autocarros, os carros de bagagem ou outros meios de transporte, bem como as zonas de passagem e as pontes telescópicas.

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «bagagem securizada» a bagagem de porão rastreada que parte do aeroporto fisicamente protegida, de forma a impedir a introdução de quaisquer objetos.

▼M2

1.0.3. Sem prejuízo dos critérios de derrogação estabelecidos no anexo, parte K, do Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão ([1]), a autoridade competente pode autorizar procedimentos especiais de segurança ou isenções para a proteção e segurança das zonas do lado ar dos aeroportos nos dias em que haja apenas uma aeronave de cada vez a ser sujeita a operações de carga, descarga, embarque ou desembarque na área crítica da zona restrita de segurança ou num aeroporto não abrangido pelo ponto 1.1.3.

▼B

1.0.4. Para efeitos do presente anexo, entende-se por «objetos transportados por pessoas que não sejam passageiros» os objetos destinados ao uso pessoal de quem os transporta.

1.0.5. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, na Decisão de Execução C(2015) 8005 final da Comissão ([2]), incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado.

▼M8

1.0.6. A autoridade competente deve estabelecer e aplicar procedimentos para a partilha, se adequado e em tempo útil, de informações pertinentes para assistir as outras autoridades e agências nacionais, os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas e outras entidades em causa, na realização de avaliações dos riscos de segurança eficazes relacionadas com as suas operações.

▼B

1.1. REQUISITOS DE PLANEAMENTO AEROPORTUÁRIO

1.1.1. **Limites**

1.1.1.1. Os limites entre o lado terra, o lado ar, as zonas restritas de segurança, as áreas críticas e, quando aplicável, as zonas demarcadas devem ser claramente identificáveis em todos os aeroportos, a fim de permitir a adoção das medidas de segurança adequadas em qualquer uma destas zonas.

([1]) Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão, de 2 de abril de 2009, que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 91 de 3.4.2009, p. 7).

([2]) Decisão de Execução C(2015) 8005 final da Comissão, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e revoga a Decisão (2010) 774 de 13 de abril de 2010.

▼B

1.1.1.2. O limite entre o lado terra e o lado ar deve ser uma barreira física claramente visível para o grande público, que impede o acesso de pessoas não autorizadas.

1.1.2. **Zonas restritas de segurança**

1.1.2.1. As zonas restritas de segurança devem incluir, no mínimo:

a) Uma área do aeroporto à qual têm acesso os passageiros rastreados que partem desse aeroporto; e

b) Uma área do aeroporto pela qual pode passar, ou na qual pode ser mantida, a bagagem de porão rastreada que parte do aeroporto, a não ser que se trate de bagagem securizada; e

c) Uma área do aeroporto destinada ao estacionamento das aeronaves que aguardam embarque ou carregamento.

1.1.2.2. Uma área do aeroporto deve ser considerada como zona restrita de segurança, pelo menos enquanto estiverem a decorrer as atividades referidas no ponto 1.1.2.1.

Ao definir uma zona restrita de segurança, todas as áreas suscetíveis de terem sido contaminadas devem ser submetidas a uma verificação de segurança imediatamente antes de a zona ser definida, a fim de assegurar, de forma razoável, que esta não contém artigos proibidos. Esta disposição considera-se cumprida nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança.

▼M15

As pessoas que efetuam uma verificação de segurança em zonas diferentes das utilizadas para o desembarque de passageiros não rastreados de acordo com as normas de base comuns devem receber formação em conformidade com os pontos 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 ou 11.2.3.5.

▼B

1.1.2.3. Sempre que pessoas não autorizadas possam ter tido acesso a zonas restritas de segurança, todas as áreas suscetíveis de terem sido contaminadas devem ser submetidas, logo que possível, a uma verificação de segurança, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contêm artigos proibidos. Esta disposição considera-se cumprida nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança.

1.1.3. **Áreas críticas das zonas restritas de segurança**

▼M2

1.1.3.1. Devem ser definidas áreas críticas nos aeroportos em que mais de 60 membros do pessoal sejam detentores de cartões de identificação aeroportuária que dão acesso a zonas restritas de segurança.

▼B

1.1.3.2. As áreas críticas devem abranger, no mínimo:

a) Todas as áreas de um aeroporto às quais têm acesso os passageiros rastreados que partem desse aeroporto; e

b) Todas as áreas de um aeroporto pelas quais pode passar, ou nas quais pode ser mantida, a bagagem de porão rastreada que parte do aeroporto, a não ser que se trate de bagagem securizada.

Uma área do aeroporto deve ser considerada como área crítica, pelo menos enquanto estiverem a decorrer as atividades referidas nas alíneas a) ou b).

1.1.3.3. Ao definir uma área crítica, todas as áreas suscetíveis de terem sido contaminadas devem ser submetidas a uma verificação de segurança imediatamente antes de a área crítica ser definida, a fim de assegurar, de forma razoável, que esta não contém artigos proibidos. Esta disposição considera-se cumprida nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança.

▼M5

1.1.3.4. Todas as áreas críticas suscetíveis de terem sido contaminadas devem ser submetidas, logo que possível, a uma verificação de segurança, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contêm artigos proibidos, sempre que tiveram acesso a áreas críticas os seguintes elementos:

a) Pessoas não rastreadas;

b) Passageiros e membros da tripulação que cheguem de países terceiros não incluídos na lista do apêndice 4-B;

▼M5

c) Passageiros e membros da tripulação que cheguem de aeroportos da União em que o Estado-Membro em causa tenha derrogado às normas de base comuns previstas no artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1254/2009 da Comissão ([1]), exceto se forem acolhidos à chegada e escoltados fora dessas áreas em conformidade com o ponto 1.2.7.3.

Considera-se cumprido o presente ponto nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança e não é aplicável nos casos em que as pessoas abrangidas pelos pontos 1.3.2 e 4.1.1.7 tenham tido acesso a áreas críticas.

No que toca às alíneas b) e c), a presente disposição só é aplicável às áreas críticas que sejam utilizadas por bagagem de porão rastreada e/ou passageiros rastreados que partam desse aeroporto numa aeronave que não seja a mesma da dos referidos passageiros e membros da tripulação.

▼B

1.2. CONTROLO DE ACESSOS

1.2.1. **Acesso ao lado ar**

1.2.1.1. Apenas terão acesso ao lado ar as pessoas e os veículos que tenham uma razão legítima para lá estar. Considera-se que as visitas guiadas do aeroporto que sejam escoltadas por pessoas autorizadas têm um motivo legítimo.

1.2.1.2. Só poderá ser dado acesso ao lado ar às pessoas portadoras de uma autorização.

1.2.1.3. Só poderá ser dado acesso ao lado ar aos veículos para os quais tenha sido emitido um livre-trânsito.

1.2.1.4. As pessoas que se encontram do lado ar devem, a pedido, apresentar a sua autorização para efeitos de controlo.

1.2.2. **Acesso às zonas restritas de segurança**

1.2.2.1. Apenas terão acesso às zonas restritas de segurança as pessoas e os veículos que tenham uma razão legítima para lá estar. Considera-se que as visitas guiadas do aeroporto que sejam escoltadas por pessoas autorizadas têm um motivo legítimo.

1.2.2.2. Só poderá ser dado acesso às zonas restritas de segurança às pessoas que apresentem uma das seguintes autorizações:

a) Um cartão de embarque ou equivalente válido; ou

b) Um cartão de identificação de tripulante válido; ou

c) Um cartão de identificação aeroportuária válido; ou

d) Um cartão de identificação de uma autoridade nacional competente válido; ou

e) Um cartão de identificação de uma autoridade de controlo da conformidade válido reconhecido pela autoridade nacional competente.

Em alternativa, pode também ser concedido acesso após identificação formal mediante verificação de dados biométricos.

1.2.2.3. Só poderá ser dado acesso às zonas restritas de segurança aos veículos para os quais tenha sido emitido um livre-trânsito.

1.2.2.4. O cartão de embarque ou equivalente referido no ponto 1.2.2.2, alínea a), deve ser verificado antes de se conceder ao seu portador acesso às zonas restritas de segurança, a fim de assegurar, de forma razoável, que é válido.

([1]) Regulamento (UE) n.º 1254/2009 da Comissão, de 18 de dezembro de 2009, relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas (JO L 338 de 19.12.2009, p. 17).

▼B

Os cartões referidos no ponto 1.2.2.2, alíneas b) a e), respetivamente, devem ser verificados antes de se conceder ao seu portador acesso às zonas restritas de segurança, a fim de assegurar, de forma razoável, que são válidos e pertencem ao titular.

No caso de ser utilizada a identificação biométrica, a verificação deve assegurar que a pessoa que procura acesso às zonas restritas de segurança é titular de uma das autorizações referidas no ponto 1.2.2.2 e que a autorização em questão é válida e não foi desativada.

1.2.2.5. Para impedir o acesso não autorizado às zonas restritas de segurança, os pontos de acesso devem ser controlados por:

a) Um sistema eletrónico que limita o acesso a uma pessoa de cada vez; ou

b) Pessoas autorizadas a realizar o controlo de acessos.

A autoridade competente pode definir no respetivo programa nacional de segurança da aviação que a limitação a uma pessoa de cada vez, prevista na alínea a), não é aplicável a pontos de acesso exclusivamente utilizados por agentes policiais.

1.2.2.6. Os livres-trânsitos dos veículos devem ser controlados antes da concessão de acesso às zonas restritas de segurança, a fim de assegurar que são válidos e correspondem ao veículo.

1.2.2.7. O acesso às zonas restritas de segurança deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M5

1.2.3. **Requisitos aplicáveis aos cartões de identificação de tripulante e cartões de identificação aeroportuária da União**

1.2.3.1. Os cartões de identificação de tripulante ao serviço de uma transportadora aérea da União e os cartões de identificação aeroportuária só podem ser emitidos em nome de pessoas que tenham uma necessidade operacional e que tenham concluído, com êxito, um inquérito pessoal reforçado de acordo com o ponto 11.1.3.

1.2.3.2. Os cartões de identificação aeroportuária e de tripulante devem ser emitidos por períodos não superiores a cinco anos.

1.2.3.3 O cartão de identificação de uma pessoa que não tenha sido aprovada no inquérito pessoal reforçado será imediatamente desativado ou ser-lhe-á retirado, consoante o caso, e devolvido à autoridade, ao operador ou à entidade emissora competente, conforme for aplicável.

1.2.3.4. O cartão de identificação deve ser exibido em local bem visível, pelo menos sempre que o seu titular permaneça nas zonas restritas de segurança.

Uma pessoa que não exiba o seu cartão nas zonas restritas de segurança em que não estejam presentes passageiros deve ser interpelada pelos responsáveis pela aplicação do ponto 1.5.1, alínea c), e denunciada, se for caso disso.

1.2.3.5. O cartão de identificação deve ser devolvido imediatamente nas circunstâncias seguintes:

a) A pedido da autoridade, do operador ou da entidade emissora competente, conforme for aplicável;

b) Em caso de cessação do vínculo laboral;

c) Em caso de mudança de empregador;

d) Em caso de alteração da necessidade de acesso às áreas para as quais foi emitida a autorização;

e) Após o termo de validade do cartão;

f) Em caso de retirada do cartão.

1.2.3.6. Em caso de perda, furto ou não devolução de um cartão de identificação, a entidade emissora deve ser informada imediatamente.

▼M5

1.2.3.7. Os cartões eletrónicos devem ser desativados imediatamente após a devolução, expiração, retirada ou notificação de perda, furto ou não devolução.

▼B

1.2.4. **Requisitos suplementares aplicáveis aos cartões de identificação de tripulante da União**

1.2.4.1. Do cartão de identificação de tripulante ao serviço de uma transportadora aérea da União devem constar:

a) O nome e a fotografia do seu titular; e

b) O nome da transportadora aérea; e

c) A palavra «crew» em inglês; e

d) A data de validade.

1.2.5. **Requisitos suplementares aplicáveis aos cartões de identificação aeroportuária**

1.2.5.1. Do cartão de identificação aeroportuária devem constar:

a) O nome e a fotografia do seu titular; e

b) O nome do empregador do titular, exceto se programado eletronicamente; e

c) O nome da entidade emissora ou, em alternativa, do aeroporto; e

d) As áreas a que o titular está autorizado a ter acesso; e

e) A data de validade, exceto se programada eletronicamente.

Os nomes e as áreas de acesso podem ser substituídos por uma identificação equivalente.

1.2.5.2. Para evitar a utilização indevida dos cartões de identificação aeroportuária, deve ser criado um sistema que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de tentativas de utilização de cartões perdidos, roubados ou não devolvidos. Caso seja detetada uma situação deste tipo, devem ser tomadas medidas adequadas.

1.2.6. **Requisitos aplicáveis aos livres-trânsitos de veículos**

1.2.6.1. Só poderá ser emitido um livre-trânsito para um veículo se for invocada uma necessidade operacional.

1.2.6.2. O livre-trânsito deve ser especificamente emitido para o veículo, devendo dele constar:

a) As áreas a que o veículo está autorizado a ter acesso; e

b) A data de validade.

▼M2

_____

1.2.6.3. Os livre-trânsitos eletrónicos devem:

a) ser fixados aos veículos de forma a garantir a sua intransmissibilidade; ou

▼M5

b) estar associados à empresa ou ao utilizador do veículo registado através de uma base de dados segura de registos de veículos.

▼M2

Os livres-trânsitos eletrónicos não precisam de indicar as áreas a que o veículo está autorizado a ter acesso nem a data de validade, desde que estas informações sejam legíveis eletronicamente e verificadas antes de ser concedido acesso às zonas restritas de segurança. ►M5 Os livres-trânsitos eletrónicos devem também ser legíveis eletronicamente no lado ar. ◄

▼B

1.2.6.4. O livre-trânsito deve ser exibido em local bem visível, sempre que o veículo circular do lado ar.

1.2.6.5. O livre-trânsito do veículo deve ser devolvido imediatamente à entidade emissora:

a) A pedido da entidade emissora; ou

b) Quando o veículo deixar de ser utilizado no acesso ao lado ar; ou

c) Após o termo de validade do livre-trânsito, exceto se este for invalidado automaticamente.

1.2.6.6. Em caso de perda, furto ou não devolução de um livre-trânsito, a entidade emissora deve ser informada imediatamente.

1.2.6.7. Os livres-trânsitos eletrónicos devem ser desativados imediatamente após a devolução, expiração ou notificação de perda, furto ou não devolução.

1.2.6.8. Para evitar a utilização indevida dos livres-trânsitos de veículos, deve existir um sistema que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de tentativas de utilização de livre-trânsitos perdidos, roubados ou não devolvidos. Caso seja detetada uma situação deste tipo, devem ser tomadas medidas adequadas.

1.2.6.9. Os veículos exclusivamente utilizados no lado ar e que não disponham de autorização para circular em vias públicas podem ser isentos da aplicação dos pontos 1.2.6.2 a 1.2.6.8, desde que sejam claramente assinalados no exterior como veículos operacionais em utilização nesse aeroporto.

1.2.7. **Acesso com escolta**

1.2.7.1. Os tripulantes que não sejam titulares de um cartão de identificação aeroportuária válido devem ser escoltados em permanência nas zonas restritas de segurança que não sejam:

a) Áreas onde possam permanecer passageiros; e

b) Áreas imediatamente adjacentes à aeronave na qual chegaram ou irão partir; e

c) Áreas reservadas à tripulação; e

d) Trajetos entre o terminal ou ponto de acesso e a aeronave em que membros da tripulação chegaram ou irão partir.

1.2.7.2. A título excecional, uma pessoa pode ser dispensada do cumprimento dos requisitos do ponto 1.2.5.1 e do inquérito pessoal obrigatório, na condição de ser escoltada em permanência nas zonas restritas de segurança. Uma pessoa pode ser dispensada da exigência de ser escoltada, na condição de dispor de uma autorização e de ser titular de um cartão de identificação aeroportuária válido.

1.2.7.3. A escolta deve:

a) Possuir um cartão de identificação válido conforme referido no ponto 1.2.2.2, alíneas c), d) ou e); e

b) Ter autorização para realizar escoltas em zonas restritas de segurança; e

c) Manter a pessoa ou as pessoas escoltadas sempre na sua linha de visão direta; e

d) Assegurar, de forma razoável, que a pessoa ou as pessoas escoltadas não infringem as regras de segurança.

1.2.7.4. Um veículo pode ser dispensado do cumprimento dos requisitos do ponto 1.2.6, na condição de ser escoltado em permanência no lado ar.

1.2.7.5. No caso dos passageiros que não viajam ao abrigo de um contrato de serviços de transporte aéreo que implica a emissão de um cartão de embarque ou equivalente, os tripulantes que os escoltam podem ser dispensados do cumprimento dos requisitos do ponto 1.2.7.3, alínea a).

▼B

1.2.8. **Outras isenções**

As outras isenções devem ser sujeitas às disposições estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

1.3. RASTREIO DE PESSOAS QUE NÃO SEJAM PASSAGEIROS E DOS OBJETOS QUE TRANSPORTAM

1.3.1. **Rastreio das pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportam**

1.3.1.1. O rastreio das pessoas que não sejam passageiros deve ser efetuado por um dos seguintes meios:

a) Revista manual;

b) Pórticos de deteção de metais (PDM);

c) Cães detetores de explosivos;

d) Detetores de vestígios de explosivos (DVE);

e) Scâneres de segurança que não utilizam radiações ionizantes;

▼M5

f) Detetores de vestígios de explosivos (DVE) em combinação com detetores manuais de metais (DMM);

g) Detetores de metais no calçado (DMC);

h) Detetores de explosivos no calçado (DEC).

O equipamento DMC e o equipamento DEC só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio.

▼B

1.3.1.2. Os pontos 4.1.1.3 a 4.1.1.6 e 4.1.1.10 a 4.1.1.11 são aplicáveis ao rastreio de pessoas que não sejam passageiros.

▼M5

1.3.1.3. Os cães detetores de explosivos, os DVE e os DVE em combinação com DEC só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio de pessoas que não sejam passageiros ou, de forma aleatória, em alternância com revistas manuais, revistas manuais em combinação com DMC, PDM ou scâneres de segurança.

▼M16

1.3.1.4. O rastreio dos objetos transportados por pessoas que não sejam passageiros deve ser efetuado por um dos seguintes meios:

a) Revista manual;

b) Equipamento de raios X;

c) Sistemas de deteção de explosivos (SDE);

d) *Software* de deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP) em combinação com a alínea c);

e) Cães detetores de explosivos;

f) Detetores de vestígios de explosivos (DVE).

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o objeto transportado contém ou não artigos proibidos, deve recusá-lo ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

1.3.1.5. Os pontos 4.1.2.4 a 4.1.2.7 e 4.1.2.11 a 4.1.2.12 são aplicáveis ao rastreio dos objetos transportados por pessoas que não sejam passageiros.

▼B

1.3.1.6. Os cães detetores de explosivos e os DVE só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio de objetos transportados por pessoas que não sejam passageiros ou de forma aleatória, em alternância com revistas manuais, equipamento de raios X ou SDE.

▼B

1.3.1.7. Se as pessoas que não são passageiros e os objetos que transportam tiverem de ser submetidos a um rastreio de forma aleatória e contínua, a frequência deste deve ser determinada pela autoridade competente com base numa avaliação dos riscos.

▼M2

1.3.1.8. Os animais utilizados para fins operacionais e tratados por uma pessoa detentora de um cartão de identificação aeroportuária válido devem ser submetidos a um controlo visual antes de ser concedido o acesso às zonas restritas de segurança.

1.3.1.9. O rastreio das pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportam deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

1.3.2. **Isenções e processos de rastreio especiais**

1.3.2.1. A autoridade competente pode, por razões objetivas, permitir que pessoas que não são passageiros sejam isentas de rastreio ou sujeitas a processos de rastreio especiais, desde que sejam escoltadas por uma pessoa autorizada a realizar escoltas de acordo com o ponto 1.2.7.3.

1.3.2.2. As pessoas rastreadas que não sejam passageiros e abandonem temporariamente as áreas críticas podem ser isentas de rastreio quando regressam, desde que tenham estado sob vigilância permanente e suficiente de pessoas autorizadas que assegurem, de forma razoável, que não são introduzidos artigos proibidos nas áreas críticas.

1.3.2.3. As isenções e processos de rastreio especiais devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

1.4. CONTROLO DE VEÍCULOS

1.4.1. **Veículos que entram em áreas críticas**

1.4.1.1. Todos os veículos devem ser controlados à entrada das áreas críticas. Devem ser protegidos contra interferências ilícitas desde o ponto de controlo até à entrada nas áreas críticas

1.4.1.2. O motorista e os demais ocupantes do veículo não devem permanecer no interior do veículo durante o controlo. Devem retirar os seus objetos pessoais do veículo para serem sujeitos a rastreio.

1.4.1.3. Devem ser definidas metodologias para garantir o carácter aleatório da escolha das áreas a controlar.

1.4.1.4. Os veículos que entram em áreas críticas devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

1.4.2. **Veículos que entram em zonas restritas de segurança que não sejam áreas críticas**

1.4.2.1. O motorista e os demais ocupantes do veículo não devem permanecer no interior do veículo durante o controlo. Devem retirar os seus objetos pessoais do veículo para serem sujeitos a rastreio.

1.4.2.2. Devem ser definidas metodologias para garantir o carácter aleatório da escolha dos veículos e das áreas a controlar.

1.4.2.3. Os veículos que entram em zonas restritas de segurança que não sejam áreas críticas devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

1.4.3. **Métodos de controlo**

1.4.3.1. Uma revista manual consiste numa inspeção manual minuciosa das áreas selecionadas, incluindo o respetivo conteúdo, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contêm artigos proibidos.

1.4.3.2. Os métodos seguintes apenas podem ser utilizados como meios de controlo suplementares:

a) Cães detetores de explosivos; e

b) Detetores de vestígios de explosivos (DVE).

▼B

1.4.3.3. Os métodos de controlo devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

1.4.4. **Isenções e processos de controlo especiais**

1.4.4.1. A autoridade competente pode, por razões objetivas, permitir que veículos sejam isentos de controlo ou sujeitos a processos de controlo especiais, desde que sejam escoltados por uma pessoa autorizada a realizar escoltas de acordo com o ponto 1.2.7.3.

▼M15

1.4.4.2. Os veículos controlados que abandonem temporariamente as áreas críticas podem ser isentos do controlo quando regressam, desde que tenham estado sob vigilância permanente e suficiente de pessoas autorizadas que assegurem, de forma razoável, que não foram introduzidos artigos proibidos nos veículos.

1.4.4.3. As isenções e os processos de controlo especiais devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005.

▼B

1.5. VIGILÂNCIA, RONDAS E OUTROS CONTROLOS FÍSICOS

1.5.1. A vigilância ou as rondas devem ser realizadas com o objetivo de controlar:

a) Os limites entre o lado terra, o lado ar, as zonas restritas de segurança, as áreas críticas e, se aplicável, as zonas demarcadas; e

b) As áreas do terminal e as zonas adjacentes de acesso público, incluindo os parques de estacionamento e as estradas; e

c) A apresentação e validade dos cartões de identificação das pessoas que se encontram nas zonas restritas de segurança onde não haja passageiros; e

d) A apresentação e validade dos livres-trânsitos dos veículos que circulam no lado ar; e

e) A bagagem de porão, a carga e o correio, as provisões de bordo e o correio e o material da transportadora aérea guardados em áreas críticas antes de serem carregados.

1.5.2. A frequência e os meios utilizados para efetuar as rondas e garantir a vigilância devem basear-se numa avaliação dos riscos e ser aprovados pela autoridade competente. Devem ter em conta:

a) A dimensão do aeroporto, incluindo a quantidade e a natureza das operações; e

b) A configuração do aeroporto, designadamente a interligação entre as áreas definidas no aeroporto; e

c) As possibilidades e limitações dos meios para efetuar as rondas e garantir a vigilância.

As partes da avaliação dos riscos respeitantes à frequência e aos meios para efetuar as rondas e garantir a vigilância devem, a pedido, ser disponibilizadas por escrito para efeitos de fiscalização do cumprimento.

1.5.3. As rondas e a vigilância não devem seguir um padrão previsível. A validade dos cartões de identificação deve ser verificada de forma aleatória.

1.5.4. Devem ser adotadas medidas tanto para dissuadir as pessoas de passar sem autorização os postos de controlo de segurança como para permitir que as violações das regras, quando ocorrerem, e respetivas consequências sejam rapidamente resolvidas e corrigidas.

▼M15

1.5.5. Devem ser estabelecidos procedimentos para lidar com bagagem não identificada e objetos suspeitos, em conformidade com uma avaliação dos riscos para a segurança efetuada ou aprovada pelas autoridades nacionais competentes.

▼B

1.6. ARTIGOS PROIBIDOS

1.6.1. As pessoas que não sejam passageiros não estão autorizadas a transportar os artigos enumerados no apêndice 1-A para as zonas restritas de segurança.

▼B

1.6.2. As pessoas autorizadas a transportar artigos proibidos para as zonas restritas de segurança, a fim de executar tarefas essenciais ao funcionamento das instalações aeroportuárias ou das aeronaves ou desempenhar funções a bordo, podem ser isentas do cumprimento do disposto no ponto 1.6.1.

1.6.3. ►C1 Para permitir a reconciliação entre a pessoa autorizada a transportar um ou mais artigos incluídos na lista do apêndice 1-A e o artigo transportado: ◄

a) A pessoa deve dispor de uma autorização e trazê-la consigo. A autorização deve constar do cartão de identificação que confere acesso às zonas restritas de segurança ou de uma declaração escrita separada. A autorização deve indicar o(s) artigo(s) que pode(m) ser transportado(s), mencionando a categoria ou o artigo específico. Se constar do cartão de identificação, a autorização deve ser reconhecível com base no princípio da necessidade de conhecer; ou

b) Os postos de controlo de segurança devem dispor de um sistema que indica qual(is) a(s) pessoa(s) autorizada(s) a transportar qual(is) arti go(s), mencionando a categoria ou o artigo específico.

▼M2

1.6.4. A conciliação deve ser efetuada antes de a pessoa ser autorizada a transportar o(s) artigo(s) em causa para as zonas restritas de segurança e a pedido dos responsáveis pela vigilância ou pelas rondas a que se refere o ponto 1.5.1, alínea c).

▼B

1.6.5. Os artigos incluídos na lista do apêndice 1-A podem ser armazenados nas zonas restritas de segurança desde que sejam mantidos em condições seguras. Os artigos enumerados nas alíneas c), d) e e) do apêndice 4-C podem ser armazenados nas zonas restritas de segurança, desde que não sejam acessíveis aos passageiros.

▼M8

1.7. IDENTIFICAÇÃO E PROTEÇÃO CONTRA CIBERAMEAÇAS DOS SISTEMAS E DADOS CRÍTICOS DAS TECNOLOGIAS DA INFORMAÇÃO E DAS COMUNICAÇÕES PARA A AVIAÇÃO CIVIL

1.7.1. A autoridade competente deve assegurar que os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas e as entidades definidas no programa nacional de segurança da aviação civil identificam e protegem os seus sistemas e dados críticos das tecnologias da informação e das comunicações contra ciberataques que possam afetar a segurança da aviação.

1.7.2. Os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas e as entidades devem identificar, no seu programa de segurança ou em qualquer documento pertinente que remeta para o programa de segurança, os sistemas e dados críticos das tecnologias da informação e das comunicações descritos no ponto 1.7.1.

O programa de segurança ou qualquer documento pertinente que remeta para o programa de segurança deve especificar as medidas destinadas a assegurar a proteção contra ciberataques, bem como a deteção de ciberataques, a resposta e a recuperação dos mesmos, conforme descritas no ponto 1.7.1.

1.7.3. As medidas detalhadas de proteção desses sistemas e dados contra interferências ilícitas devem ser identificadas, desenvolvidas e aplicadas de acordo com uma avaliação dos riscos efetuada pelo operador aeroportuário, pela transportadora aérea ou pela entidade, conforme adequado.

1.7.4 Quando uma autoridade ou agência específica for competente para tomar medidas relacionadas com ciberameaças dentro de um Estado-Membro, essa autoridade ou agência pode ser designada como competente para a coordenação e/ou o acompanhamento das disposições em matéria de cibersegurança constantes do presente regulamento.

▼M8

1.7.5. Sempre que os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas e as entidades definidas no programa nacional de segurança da aviação civil estejam sujeitos a requisitos de cibersegurança distintos decorrentes de outra legislação da UE ou nacional, a autoridade competente pode substituir o cumprimento dos requisitos do presente regulamento pelo cumprimento dos elementos contidos noutra legislação da UE ou nacional. A autoridade competente deve assegurar a coordenação com quaisquer outras autoridades competentes na matéria para assegurar regimes de supervisão coordenados ou compatíveis.

▼B

APÊNDICE 1-A

PESSOAS QUE NÃO SEJAM PASSAGEIROS

LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS

a) *Pistolas, armas de fogo e outros dispositivos que disparam projéteis* — dispositivos que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves através do disparo de um projétil, incluindo:

— armas de fogo de qualquer tipo, tais como pistolas, revólveres, espingardas, caçadeiras,

— armas de brinquedo, réplicas e imitações de armas de fogo que podem ser confundidas com armas verdadeiras,

— componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas,

— armas de pressão de ar e de CO_2, tais como pistolas, carabinas, espingardas e armas de zagalotes,

— pistolas de sinais e pistolas de alarme,

— bestas, arcos e flechas,

— armas de caça submarina,

— fundas e fisgas;

b) *Dispositivos neutralizantes* — dispositivos destinados especificamente a atordoar ou a imobilizar, incluindo:

— dispositivos de eletrochoque, tais como pistolas elétricas paralisantes, armas de dardos elétricos (*tasers*) e bastões elétricos,

— dispositivos para atordoar e abater animais,

— produtos químicos, gases e aerossóis neutralizantes e incapacitantes, tais como *mace*, gás pimenta, gás lacrimogéneo, gás ácido e aerossóis repelentes de animais;

▼B

c) *Explosivos e substâncias e engenhos incendiários* — explosivos e substâncias e engenhos incendiários que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

— munições,

— cartuchos explosivos,

— detonadores e espoletas,

— réplicas ou imitações de engenhos explosivos,

— minas, granadas e outros explosivos militares,

— fogo de artifício e outros artigos pirotécnicos,

— geradores de fumo,

— dinamite, pólvora e explosivos plásticos;

d) Outros produtos suscetíveis de serem utilizados para causar ferimentos graves e que não sejam normalmente usados nas zonas restritas de segurança como, por exemplo, equipamento de artes marciais, espadas, sabres, etc.

2. ZONAS DEMARCADAS DOS AEROPORTOS

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

3. SEGURANÇA DAS AERONAVES

3.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

3.0.1. Salvo indicação em contrário, compete à transportadora aérea garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo relativamente às suas aeronaves.

3.0.2. Os países terceiros que aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns relativas à segurança das aeronaves constam da lista do apêndice 3-B.

3.0.3. As aeronaves não precisam de ser submetidas a um controlo de segurança. Devem ser sujeitas a uma verificação de segurança da aeronave de acordo com o ponto 3.1.

3.0.4. Uma transportadora aérea deve, a pedido, ser notificada pelo operador aeroportuário do facto de a sua aeronave se encontrar ou não numa área crítica. Em caso de incerteza, deve assumir-se que a aeronave se encontra numa área não crítica.

3.0.5. Se uma área deixar de ser considerada como área crítica devido a uma mudança do estatuto de segurança, o aeroporto deve informar as transportadoras afetadas por esta mudança.

▼M2

3.0.6. A lista dos artigos proibidos para a verificação de segurança do interior da aeronave é a mesma que a estabelecida no apêndice 1-A. Os dispositivos explosivos e incendiários montados consideram-se artigos proibidos para efeitos de verificação de segurança do exterior da aeronave.

3.0.7. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «painéis e escotilhas de serviço da aeronave», os pontos de acesso e compartimentos externos da aeronave que estão munidos de pegas ou painéis de fixação externa e são regularmente utilizados para a prestação de serviços de assistência em escala.

3.0.8. As referências a países terceiros no presente capítulo e na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado.

▼B

3.1. VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA DA AERONAVE

3.1.1. **Situações em que deve ser realizada uma verificação de segurança da aeronave**

3.1.1.1. Uma aeronave deve ser sujeita a uma verificação de segurança sempre que existam razões para suspeitar que pessoas não autorizadas possam ter-lhe tido acesso.

3.1.1.2. A verificação de segurança da aeronave consiste no controlo de determinadas áreas de uma aeronave conforme estabelecido na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

3.1.1.3. Uma aeronave que chegue a uma área crítica em proveniência de um país terceiro não incluído na lista do apêndice 3-B deve ser submetida a uma verificação de segurança após o desembarque dos passageiros da área a inspecionar e/ou a descarga do porão. ►M15 A verificação não pode ter início antes de a aeronave ter atingido a sua posição de estacionamento final. ◄

3.1.1.4. Uma aeronave proveniente de um Estado-Membro onde esteve em trânsito após ter chegado de um país terceiro não incluído na lista do apêndice 3-B considera-se uma aeronave proveniente de um país terceiro.

3.1.1.5. As situações em que deve ser realizada uma verificação de segurança da aeronave devem ser ainda sujeitas às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

3.1.2. **Formas de realizar uma verificação de segurança da aeronave**

As formas de realizar uma verificação de segurança da aeronave devem ser sujeitas às disposições estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M15

3.1.3. **Informações sobre a verificação de segurança da aeronave**

Devem ser registadas e guardadas num local fora da aeronave, durante o período de duração do voo ou durante 24 horas, consoante o que for mais longo, as seguintes informações relativas à verificação de segurança da aeronave realizada antes da partida:

a) O número do voo;

b) A origem do voo anterior;

c) A data e hora em que foi realizada a verificação de segurança da aeronave;

d) O nome e a assinatura do responsável pela verificação de segurança da aeronave.

O registo das informações enumeradas no primeiro parágrafo pode ser mantido em formato eletrónico.

▼B

3.2. PROTEÇÃO DAS AERONAVES

3.2.1. **Proteção das aeronaves — generalidades**

3.2.1.1. Independentemente do local de estacionamento da aeronave num aeroporto, todas as portas exteriores devem ser protegidas contra o acesso não autorizado, mediante a adoção das seguintes medidas:

a) Garantir que as pessoas que procuram acesso não autorizado à aeronave são imediatamente interpeladas; ou

b) Ter as portas exteriores fechadas. Se a aeronave estiver estacionada numa área crítica, as portas exteriores não acessíveis a pessoas a partir do solo devem ser consideradas fechadas se os meios auxiliares de acesso tiverem sido retirados e colocados num local suficientemente afastado da aeronave para evitar, de forma razoável, o acesso à mesma; ou

▼B

c) Instalar meios eletrónicos que detetem imediatamente qualquer acesso não autorizado; ou

d) Dispor de um sistema de acesso com base num cartão eletrónico de identificação aeroportuária para todas as portas que conduzam diretamente às mangas de embarque de passageiros, adjacente a uma porta de aeronave aberta, que apenas permita o acesso a pessoas com a formação prevista no ponto 11.2.3.7. Estas pessoas devem velar por que, enquanto as portas estejam a ser utilizadas, seja impedido o acesso não autorizado.

3.2.1.2. O ponto 3.2.1.1 não é aplicável às aeronaves estacionadas num hangar trancado ou protegido de outra forma contra o acesso não autorizado.

3.2.2. **Proteção adicional de aeronaves estacionadas com as portas exteriores fechadas em áreas não críticas**

3.2.2.1. Se uma aeronave estiver estacionada com as portas exteriores fechadas numa área não crítica, cada uma das portas exteriores deve ser adicionalmente:

a) Desprovida de quaisquer meios auxiliares de acesso; ou

b) Selada; ou

c) Trancada; ou

d) Vigiada.

A alínea a) não é aplicável às portas acessíveis a pessoas a partir do solo.

3.2.2.2. Caso sejam retirados, os meios auxiliares de acesso às portas não acessíveis a pessoas a partir do solo devem ser colocados num local suficientemente afastado da aeronave para evitar, de forma razoável, o acesso à mesma.

3.2.2.3. Se as portas exteriores forem trancadas, só devem poder ser destrancadas por pessoas que tenham uma necessidade operacional.

3.2.2.4. Se as portas exteriores forem vigiadas, a vigilância deve assegurar a deteção imediata de qualquer acesso não autorizado à aeronave.

3.2.2.5. A proteção de aeronaves estacionadas com as portas exteriores fechadas em áreas não críticas deve ser ainda sujeita às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 3-A

VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA DA AERONAVE

As disposições específicas relativas à verificação de segurança da aeronave encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M7

APÊNDICE 3-B

SEGURANÇA DAS AERONAVES

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DA PARTE III DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

No que respeita à segurança das aeronaves, os países terceiros enumerados a seguir, bem como os outros países e territórios aos quais, em conformidade com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado, foram reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns em matéria de segurança da aviação civil:

▼M7

Canadá

Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar)

Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq)

Guernsey

Ilha de Man

Jersey

Montenegro

▼M13

República da Sérvia (Aeroporto Nikola Tesla de Belgrado)

▼M7

República de Singapura (aeroporto de Changi)

▼M13

Estado de Israel (Aeroporto Internacional de Ben Gurion)

▼M7

Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte

Estados Unidos da América

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis globais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar imediatamente as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

▼B

4. PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

4.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

4.0.1. Salvo indicação em contrário, compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade responsável em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

4.0.2. Os países terceiros que aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns relativas aos passageiros e à bagagem de cabina constam da lista do apêndice 4-B.

▼M5

4.0.3. Os passageiros e a respetiva bagagem de cabina provenientes de um Estado-Membro onde a aeronave esteve em trânsito após ter chegado de um país terceiro não incluído na lista do apêndice 4-B ou de um aeroporto da União onde o Estado-Membro em causa tenha derrogado às normas de base comuns estabelecidas no artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1254/2009, consideram-se passageiros e bagagem de cabina provenientes de um país terceiro, exceto se existir confirmação de que estes passageiros e a respetiva bagagem de cabina foram rastreados em conformidade com o disposto no presente capítulo.

▼B

4.0.4. Para efeitos do presente anexo, entende-se por:

a) «Líquidos, aerossóis e géis (LAG)», cremes, loções, misturas líquidos/sólidos e o conteúdo de embalagens pressurizadas, designadamente pasta de dentes, gel de cabelo, bebidas, sopas, xaropes, perfumes, espuma de barbear e outros artigos de consistência semelhante;

b) «Saco inviolável», um saco que satisfaz as diretrizes recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional para os controlos de segurança;

▼B

c) «Equipamento dos sistemas de deteção de explosivos líquidos (SDEL)», equipamento capaz de detetar materiais que representam uma ameaça e que satisfaz o disposto no ponto 12.7 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

4.0.5. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado.

▼M5

4.0.6. Os passageiros e a respetiva bagagem de cabina provenientes de um aeroporto da União onde o Estado-Membro em causa tenha derrogado às normas de base comuns estabelecidas no artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1254/2009 consideram-se passageiros e bagagem de cabina provenientes de um país terceiro, exceto se existir confirmação de que estes passageiros e a respetiva bagagem de cabina foram rastreados em conformidade com o disposto no presente capítulo.

▼B

4.1. RASTREIO DOS PASSAGEIROS E DA BAGAGEM DE CABINA

4.1.1. **Rastreio dos passageiros**

▼M16

4.1.1.1. Antes do rastreio, o vestuário exterior deve ser retirado e submetido a rastreio como bagagem de cabina, exceto se o conceito de operações de equipamento permitir que o vestuário exterior não seja retirado. O operador de rastreio pode pedir ao passageiro para retirar mais peças de vestuário consoante for necessário.

▼B

4.1.1.2. Os passageiros devem ser rastreados utilizando, no mínimo, um dos seguintes métodos:

a) Revista manual;

b) Pórticos de deteção de metais (PDM);

c) Cães detetores de explosivos;

d) Detetores de vestígios de explosivos (DVE);

e) Scâneres de segurança que não utilizam radiações ionizantes;

▼M5

f) Equipamento DVE em combinação com detetores manuais de metais (DMM);

g) Detetores de metais no calçado (DMC);

h) Detetores de explosivos no calçado (DEC).

▼B

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o passageiro transporta ou não artigos proibidos, deve recusar-lhe o acesso às zonas restritas de segurança ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

4.1.1.3. As revistas manuais devem ser realizadas de modo a assegurar, de forma razoável, que a pessoa não transporta artigos proibidos.

4.1.1.4. Se o alarme do pórtico de deteção de metais disparar, deve apurar-se a causa.

4.1.1.5. O detetor manual de metais (DMM) só pode ser utilizado como meio complementar de rastreio. Não substitui a necessidade de realizar uma revista manual.

▼B

4.1.1.6. Se for permitido transportar um animal vivo na cabina da aeronave, este deve ser rastreado como se fosse um passageiro ou bagagem de cabina.

4.1.1.7. A autoridade competente pode criar categorias de passageiros que, por razões objetivas, devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou podem ser isentas de rastreio. A Comissão deve ser informada das categorias criadas.

4.1.1.8. O rastreio de passageiros deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M5

4.1.1.9. Os cães detetores de explosivos, o equipamento DVE, o equipamento DMC e o equipamento DEC só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio.

▼B

4.1.1.10. Quando o rastreio de passageiros utiliza um scâner de segurança em associação com um examinador humano, na aceção da definição do ponto 12.11.1, segundo parágrafo, devem ser preenchidas as condições mínimas seguintes:

a) Os scâneres de segurança não devem armazenar, conservar, copiar, imprimir ou extrair imagens. Porém, a imagem produzida durante o rastreio pode ser conservada pelo período necessário ao examinador humano para proceder à sua análise, devendo ser eliminada logo que o passageiro seja autorizado a passar. O acesso e a utilização não autorizados da imagem são proibidos e devem ser impedidos;

b) O examinador humano que analisa a imagem deve encontrar-se num espaço separado, para que não possa ver o passageiro rastreado;

c) No espaço separado em que a imagem é analisada não são admitidos dispositivos técnicos com a capacidade de armazenar, copiar ou fotografar imagens, ou de as registar de qualquer outro modo;

d) A imagem não deve ser associada a quaisquer dados relacionados com a pessoa rastreada e a sua identidade deve permanecer anónima;

e) Qualquer passageiro pode solicitar que a imagem do seu corpo seja analisada por um examinador humano do sexo masculino ou feminino, à sua escolha;

f) A imagem deve ser desfocada ou obscurecida para impedir a identificação do rosto do passageiro.

As alíneas a) e d) são igualmente aplicáveis aos scâneres de segurança com deteção automática de ameaças.

Os passageiros podem opor-se à utilização de scâneres de segurança. Neste caso, o passageiro deve ser rastreado por um método alternativo, que inclua, no mínimo, uma revista manual, em conformidade com o disposto no apêndice 4-A da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão. Se o alarme do scâner de segurança disparar, deve apurar-se a causa.

Antes de ser rastreado por um scâner de segurança, o passageiro deve ser informado da tecnologia utilizada, das condições associadas à sua utilização e da possibilidade de se opor à sua utilização.

4.1.1.11. Só podem ser utilizados detetores de vestígios de explosivos (DVE) em combinação com detetores manuais de metais (DMM) nos casos em que o operador considere que uma revista manual de uma determinada parte da pessoa é ineficaz e/ou indesejável.

▼B

4.1.2. **Rastreio da bagagem de cabina**

4.1.2.1. Antes do rastreio, os computadores portáteis e outros aparelhos elétricos de grande dimensão devem ser retirados da bagagem de cabina para serem rastreados separadamente, a menos que a bagagem de cabina deva ser rastreada com sistemas de deteção de explosivos (SDE) conformes com a norma C2 ou uma norma mais restritiva.

4.1.2.2. Em todos os aeroportos, a entidade responsável deve rastrear, à entrada das zonas restritas de segurança, pelo menos os LAG adquiridos num aeroporto ou a bordo de uma aeronave que estejam selados em sacos invioláveis, exibindo no interior um comprovativo satisfatório de compra no lado ar do aeroporto ou a bordo da aeronave, bem como os LAG para utilização durante a viagem por razões médicas ou por necessidades dietéticas especiais, inclusive alimentos para bebés.

Antes do rastreio, os LAG devem ser retirados da bagagem de cabina para serem rastreados separadamente dos restantes objetos, exceto se o equipamento usado para o rastreio da bagagem de cabina também permitir o rastreio de múltiplos recipientes fechados de LAG no interior da bagagem.

Se os LAG forem retirados da bagagem de cabina, o passageiro deve apresentar:

a) Todos os LAG contidos em recipientes individuais de capacidade não superior a 100 mililitros ou equivalente, acondicionados num saco de plástico transparente que possa ser aberto e fechado de novo, de capacidade não superior a 1 litro, em que o conteúdo caiba perfeitamente e que esteja completamente fechado; e

b) Todos os outros LAG, inclusive os contidos em sacos invioláveis.

As autoridades competentes, as companhias aéreas e os aeroportos devem prestar informações adequadas aos passageiros a respeito do rastreio dos LAG nos aeroportos.

▼M16

4.1.2.3. A bagagem de cabina deve ser rastreada utilizando, no mínimo, um dos seguintes métodos:

a) Revista manual;

b) Equipamento de raios X;

c) Sistemas de deteção de explosivos (SDE);

d) *Software* de deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP) em combinação com a alínea c);

e) Cães detetores de explosivos em combinação com a alínea a);

f) Equipamento DVE.

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se a bagagem de cabina contém ou não artigos proibidos, deve recusá-la ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

▼B

4.1.2.4. A revista manual da bagagem de cabina consiste numa inspeção manual da bagagem, incluindo o seu conteúdo, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contém qualquer artigo proibido.

▼M16

4.1.2.5. Se for usado equipamento de raios X, o operador deve visualizar cada uma das imagens produzidas.

Se for usado equipamento SDE, o operador deve visualizar cada uma das imagens produzidas ou analisá-las através do *software* de deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP).

4.1.2.6. Se for usado o *software* DAOP, todas as causas de disparo do alarme referidas no ponto 12.13.1.1 devem ser apuradas de forma satisfatória para o operador responsável pelo rastreio, a fim de assegurar, de forma razoável, que nenhum artigo proibido é transportado para as zonas restritas de segurança ou a bordo de uma aeronave.

Se for utilizado equipamento SDE, todas as causas de disparo do alarme referidas no ponto 12.4.1.3 devem ser apuradas através de um novo rastreio da bagagem, utilizando um método de rastreio adicional.

Se o equipamento SDE tiver sido instalado antes de 1 de julho de 2023 e for utilizado sem o *software* DAOP, todas as causas de disparo do alarme referidas no ponto 12.4.1.3 devem ser resolvidas a contento do operador, de modo a garantir razoavelmente que não são transportados artigos proibidos para as zonas restritas de segurança ou a bordo de uma aeronave. Sempre que a identidade de um artigo não for clara, as causas de disparo do alarme devem ser apuradas através de um novo rastreio da bagagem, utilizando um método de rastreio adicional.

▼B

4.1.2.7. Se for usado equipamento de raios X ou um SDE, qualquer artigo cuja densidade dificulte ao operador responsável pelo rastreio a análise do conteúdo da bagagem de cabina deve ser retirado da bagagem. A peça de bagagem deve ser sujeita a novo rastreio, devendo o artigo retirado ser rastreado separadamente como bagagem de cabina.

4.1.2.8. Qualquer peça de bagagem no interior da qual seja detetado um aparelho elétrico de grande dimensão deve ser sujeita a novo rastreio sem o aparelho, devendo este ser rastreado separadamente, a menos que a bagagem de cabina tenha sido rastreada com um SDE conforme com a norma C2 ou uma norma mais restritiva.

4.1.2.9. Os cães detetores de explosivos e os detetores de vestígios de explosivos (DVE) só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio.

4.1.2.10. A autoridade competente pode criar categorias de bagagem de cabina que, por razões objetivas, devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou podem ser isentas de rastreio. A Comissão deve ser informada das categorias criadas.

4.1.2.11. Normalmente, as pessoas afetas ao rastreio da bagagem de cabina por equipamento de raios X ou um SDE não devem passar mais de 20 minutos seguidos a analisar imagens. Após cada um destes períodos, o operador não deve analisar imagens durante, pelo menos, 10 minutos. Este requisito aplica-se apenas quando existe um fluxo ininterrupto de imagens para análise.

Deve ser nomeado um supervisor responsável pelos operadores afetos ao rastreio da bagagem de cabina para assegurar a composição otimizada da equipa, a qualidade do trabalho, a formação, o apoio e a avaliação.

▼M16

4.1.2.12. Se o software DAOP for utilizado em combinação com equipamento SDE que satisfaça uma das normas C1, C1+, C2 ou C2+, o operador ou a entidade que utiliza o equipamento deve assegurar que os procedimentos estão em conformidade com o conceito de operações destas normas no que respeita ao rastreio de grandes objetos eletrónicos e ao rastreio de LAG.

▼M16

4.1.2.13. O rastreio da bagagem de cabina deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

4.1.3. **Rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG)**

▼M5

4.1.3.1. Pode dispensar-se o rastreio com equipamento SDEL dos LAG transportados pelos passageiros à entrada da zona restrita de segurança se os LAG estiverem contidos em recipientes individuais de capacidade não superior a 100 mililitros ou equivalente, acondicionados num saco de plástico transparente que possa ser aberto e fechado de novo, de capacidade não superior a 1 litro, em que o conteúdo caiba perfeitamente e que esteja completamente fechado.

———————

▼M2

4.1.3.3. A autoridade competente pode criar categorias de LAG que, por razões objetivas, devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou podem ser isentas de rastreio. A Comissão deve ser informada das categorias criadas.

4.1.3.4. O rastreio dos LAG deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

4.2. PROTEÇÃO DOS PASSAGEIROS E DA BAGAGEM DE CABINA

A proteção dos passageiros e da bagagem de cabina deve ser sujeita às disposições estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

4.3. PASSAGEIROS POTENCIALMENTE CAUSADORES DE DISTÚRBIOS

4.3.1. A transportadora aérea deve ser notificada, por escrito e com antecedência, pela autoridade competente de que está previsto o embarque de um passageiro potencialmente causador de distúrbios na sua aeronave.

4.3.2. A notificação deve conter as seguintes informações:

a) Identidade e sexo da pessoa; e

b) Motivo do transporte; e

c) Nome e cargo dos elementos da escolta, se aplicável; e

d) Avaliação dos riscos realizada pela autoridade competente, incluindo os motivos para a pessoa ser ou não escoltada; e

e) Acordo prévio sobre o lugar a ocupar, se necessário; e

f) Natureza dos documentos de viagem disponíveis.

A transportadora aérea deve facultar estas informações ao piloto-comandante antes do embarque dos passageiros na aeronave.

4.3.3. A autoridade competente deve assegurar que as pessoas sob custódia legal são sempre escoltadas.

4.4. ARTIGOS PROIBIDOS

4.4.1. Os passageiros não devem ser autorizados a transportar para as zonas restritas de segurança ou a bordo de uma aeronave os artigos que constam da lista do apêndice 4-C.

4.4.2. Pode ser concedida uma isenção ao disposto no ponto 4.4.1 na condição de:

a) A autoridade competente ter autorizado o transporte do artigo em causa; e

b) A transportadora aérea ter sido informada acerca do passageiro e do artigo que transporta antes do embarque dos passageiros na aeronave; e

c) Serem cumpridas as normas de segurança aplicáveis.

Os artigos devem ser colocados em condições seguras a bordo da aeronave.

▼B

4.4.3. A transportadora aérea deve assegurar a informação dos passageiros acerca dos artigos proibidos incluídos na lista do apêndice 4-C antes do registo (*check-in*).

APÊNDICE 4-A

REQUISITOS APLICÁVEIS À REVISTA MANUAL

As disposições específicas relativas à revista manual encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M7

APÊNDICE 4-B

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DA PARTE III DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

No que respeita aos passageiros e à bagagem de cabina, os países terceiros enumerados a seguir, bem como os outros países e territórios aos quais, em conformidade com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado, foram reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns em matéria de segurança da aviação civil:

Canadá

Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar)

Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq)

Guernsey

Ilha de Man

Jersey

Montenegro

▼M13

República da Sérvia (Aeroporto Nikola Tesla de Belgrado)

▼M7

República de Singapura (aeroporto de Changi)

▼M13

Estado de Israel (Aeroporto Internacional de Ben Gurion)

▼M7

Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte

Estados Unidos da América

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis globais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar imediatamente as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

▼B

APÊNDICE 4-C

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS

Sem prejuízo das normas de segurança aplicáveis, os passageiros não estão autorizados a transportar para as zonas restritas de segurança nem a bordo de uma aeronave os seguintes artigos:

a) *Pistolas, armas de fogo e outros dispositivos que disparam projéteis* — dispositivos que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves através do disparo de um projétil, incluindo:

   — armas de fogo de qualquer tipo, tais como pistolas, revólveres, espingardas, caçadeiras,

   — armas de brinquedo, réplicas e imitações de armas de fogo que podem ser confundidas com armas verdadeiras,

   — componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas,

   — armas de pressão de ar e de CO_2, tais como pistolas, carabinas, espingardas e armas de zagalotes,

   — pistolas de sinais e pistolas de alarme,

   — bestas, arcos e flechas,

   — armas de caça submarina,

   — fundas e fisgas;

b) *Dispositivos neutralizantes* — dispositivos destinados especificamente a atordoar ou a imobilizar, incluindo:

   — dispositivos de eletrochoque, tais como pistolas elétricas paralisantes, armas de dardos elétricos (*tasers*) e bastões elétricos,

   — dispositivos para atordoar e abater animais,

   — químicos, gases e aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, tais como *mace*, gás pimenta, gás lacrimogéneo, gás ácido e aerossóis repelentes de animais;

c) *Objetos pontiagudos ou cortantes* — objetos que, devido à sua ponta afiada ou às suas arestas cortantes, podem ser utilizados para causar ferimentos graves, incluindo:

   — objetos concebidos para cortar, tais como machados, machadinhas e cutelos,

   — *piolets* e picadores de gelo,

   — lâminas de barbear,

   — facas tipo x-ato,

   — facas com lâminas de comprimento superior a 6 cm,

   — tesouras com lâminas de comprimento superior a 6 cm medido a partir do eixo,

   — equipamento de artes marciais pontiagudo ou cortante,

   — espadas e sabres;

d) *Ferramentas de trabalho* — ferramentas que podem ser utilizadas para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

   — pés-de-cabra,

   — berbequins e pontas de broca, incluindo berbequins elétricos portáteis sem fios,

   — ferramentas com uma lâmina ou haste de comprimento superior a 6 cm que podem ser utilizadas como arma, tais como chaves de fendas e cinzéis,

   — serras, incluindo serras elétricas portáteis sem fios,

   — maçaricos,

   — pistolas de cavilhas e pistolas de pregos;

▼B

e) *Instrumentos contundentes* — objetos que podem causar ferimentos graves se utilizados para agredir alguém fisicamente, incluindo:

— tacos de basebol e softebol,

— tacos e bastões, tais como matracas, mocas, cassetetes,

— equipamento de artes marciais;

f) *Explosivos e substâncias e engenhos incendiários* — explosivos e substâncias e engenhos incendiários que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

— munições,

— cartuchos explosivos,

— detonadores e espoletas,

— réplicas ou imitações de engenhos explosivos,

— minas, granadas e outros explosivos militares,

— fogo de artifício e outros artigos pirotécnicos,

— geradores de fumo,

— dinamite, pólvora e explosivos plásticos.

5. **BAGAGEM DE PORÃO**

5.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

5.0.1. Salvo indicação em contrário, compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade responsável em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

5.0.2. Os países terceiros que aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns relativas à bagagem de porão constam da lista do apêndice 5-A.

▼M5

5.0.3. A bagagem de porão proveniente de um Estado-Membro onde a aeronave esteve em trânsito após ter chegado de um país terceiro não incluído na lista do apêndice 5-A ou de um aeroporto da União onde o Estado-Membro em causa tenha derrogado às normas de base comuns estabelecidas no artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1254/2009, considera-se bagagem de porão proveniente de um país terceiro, exceto se existir confirmação de que a bagagem de porão foi rastreada em conformidade com o disposto no presente capítulo.

▼B

5.0.4. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «bagagem securizada» a bagagem de porão rastreada que parte do aeroporto fisicamente protegida, de forma a impedir a introdução de quaisquer objetos.

5.0.5. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado.

▼M5

5.0.6. A bagagem de porão proveniente de um aeroporto da União onde o Estado-Membro em causa tenha derrogado às normas de base comuns estabelecidas no artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1254/2009 considera-se bagagem de porão proveniente de um país terceiro, exceto se existir confirmação de que esta bagagem de porão foi rastreada em conformidade com o disposto no presente capítulo.

▼B

5.1. RASTREIO DA BAGAGEM DE PORÃO

5.1.1. A bagagem de porão deve ser rastreada usando os métodos seguintes, individualmente ou combinados:

a) Revista manual; ou

b) Equipamento de raios X; ou

c) Sistemas de deteção de explosivos (SDE); ou

d) Detetores de vestígios de explosivos (DVE); ou

e) Cães detetores de explosivos.

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se a bagagem de porão contém ou não artigos proibidos, deve recusá-la ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

5.1.2. A revista manual consiste numa inspeção manual minuciosa da bagagem, incluindo todo o seu conteúdo, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contém qualquer artigo proibido.

5.1.3. Se for usado equipamento de raios X ou um SDE, a presença de qualquer artigo cuja densidade dificulte ao operador responsável pelo rastreio a análise do conteúdo da bagagem implica que a bagagem seja sujeita a outros meios de rastreio.

5.1.4. O rastreio com detetores de vestígios de explosivos (DVE) consiste na análise de amostras retiradas quer do interior quer do exterior da bagagem e do seu conteúdo. O conteúdo pode também ser sujeito a revista manual.

5.1.5. A autoridade competente pode criar categorias de bagagem de porão que, por razões objetivas, devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou podem ser isentas de rastreio. A Comissão deve ser informada das categorias criadas.

5.1.6. O rastreio da bagagem de porão deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

5.1.7. Normalmente, as pessoas afetas ao rastreio da bagagem de porão por equipamento de raios X ou um SDE não devem passar mais de 20 minutos seguidos a analisar imagens. Após cada um destes períodos, o operador não deve analisar imagens durante, pelo menos, 10 minutos. Este requisito aplica-se apenas quando existe um fluxo ininterrupto de imagens para análise.

Deve ser nomeado um supervisor responsável pelos operadores afetos ao rastreio da bagagem de porão para assegurar a composição otimizada da equipa, a qualidade do trabalho, a formação, o apoio e a avaliação.

5.2. PROTEÇÃO DA BAGAGEM DE PORÃO

5.2.1. Os passageiros não podem ter acesso à bagagem de porão rastreada, exceto se se tratar da sua própria bagagem e se forem vigiados de modo a garantir que:

a) Não sejam introduzidos na bagagem de porão quaisquer artigos proibidos incluídos na lista do apêndice 5-B; ou

b) Não sejam retirados da bagagem de porão e introduzidos nas zonas restritas de segurança ou a bordo da aeronave quaisquer artigos proibidos incluídos na lista do apêndice 4-C.

▼B

5.2.2. A bagagem de porão que não tenha sido protegida contra interferências não autorizadas deve ser submetida a novo rastreio.

5.2.3. A proteção da bagagem de porão deve ser ainda sujeita às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

5.3. ►C1 RECONCILIAÇÃO DA BAGAGEM ◄

5.3.1. **Identificação da bagagem de porão**

5.3.1.1. A transportadora aérea deve assegurar-se de que, durante o processo de embarque, cada passageiro apresenta um cartão de embarque ou equivalente válido correspondente à bagagem de porão que foi registada.

5.3.1.2. A transportadora aérea deve assegurar a existência de um procedimento para identificar a bagagem de porão dos passageiros que não embarcaram ou que abandonaram a aeronave antes da partida.

5.3.1.3. Se um passageiro não se encontrar a bordo da aeronave, a bagagem de porão correspondente ao seu cartão de embarque ou equivalente considera-se não acompanhada.

5.3.1.4. A transportadora aérea deve assegurar que cada volume de bagagem de porão não acompanhada é claramente identificável como autorizado para transporte aéreo.

5.3.2. **Fatores alheios ao controlo do passageiro**

5.3.2.1. O motivo pelo qual a bagagem se tornou bagagem não acompanhada deve ser registado antes de a bagagem ser carregada para a aeronave, a não ser que sejam aplicáveis os controlos de segurança mencionados no ponto 5.3.3.

5.3.2.2. As disposições adicionais específicas relativas aos fatores alheios ao controlo do passageiro encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

5.3.3. **Controlos de segurança adequados para a bagagem de porão não acompanhada**

5.3.3.1. A bagagem de porão não acompanhada que não seja abrangida pelo ponto 5.3.2 deve ser sujeita a rastreio por um dos métodos descritos no ponto 5.1.1 e, se for caso disso, aplicando os requisitos adicionais estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

5.3.3.2. A bagagem de porão que se tornou bagagem não acompanhada devido a outros fatores que não os mencionados no ponto 5.3.2.2 deve ser retirada da aeronave e submetida a novo rastreio antes de ser novamente carregada.

5.3.3.3. As disposições adicionais específicas relativas aos controlos de segurança adequados para a bagagem de porão não acompanhada encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

5.4. ARTIGOS PROIBIDOS

5.4.1. Os passageiros não devem ser autorizados a transportar na sua bagagem de porão os artigos incluídos na lista do apêndice 5-B.

5.4.2. Pode ser concedida uma isenção ao disposto no ponto 5.4.1, na condição de:

a) A autoridade competente dispor de regras nacionais que permitam o transporte do artigo em causa; e

b) Serem cumpridas as normas de segurança aplicáveis.

▼M15

A transportadora aérea deve assegurar que o transporte de armas de fogo na bagagem de porão só é permitido após uma pessoa autorizada e devidamente qualificada ter garantido que não estão carregadas. Essas armas de fogo devem ser guardadas num local não acessível a nenhuma pessoa durante o voo.

▼M2

5.4.3. A transportadora aérea deve assegurar a informação dos passageiros acerca dos artigos proibidos incluídos na lista do apêndice 5-B em qualquer momento antes do registo (*check-in*).

▼M7

APÊNDICE 5-A

BAGAGEM DE PORÃO

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DA PARTE III DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

No que respeita à bagagem de porão, os países terceiros enumerados a seguir, bem como os outros países e territórios aos quais, em conformidade com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado, foram reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns em matéria de segurança da aviação civil:

Canadá

Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar)

Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq)

Guernsey

Ilha de Man

Jersey

Montenegro

▼M13

República da Sérvia (Aeroporto Nikola Tesla de Belgrado)

▼M7

República de Singapura (aeroporto de Changi)

Estado de Israel (aeroporto internacional de Ben Gurion)

Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte

Estados Unidos da América

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis globais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

▼B

APÊNDICE 5-B

BAGAGEM DE PORÃO

LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS

Os passageiros não estão autorizados a transportar os seguintes artigos na sua bagagem de porão:

substâncias e engenhos explosivos e incendiários — substâncias e engenhos explosivos e incendiários que podem ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

— munições,

— cartuchos explosivos,

— detonadores e espoletas,

▼B

— minas, granadas e outros explosivos militares,

— fogo de artifício e outros artigos pirotécnicos,

— geradores de fumo,

— dinamite, pólvora e explosivos plásticos.

6. CARGA E CORREIO

6.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

6.0.1. Compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade definida no presente capítulo garantir a aplicação das medidas enunciadas no mesmo.

6.0.2. Os engenhos explosivos e incendiários montados que não sejam transportados de acordo com as regras de segurança aplicáveis consideram-se artigos proibidos nas remessas de carga e correio.

6.0.3. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI da parte III do Tratado.

▼M12

6.0.4. Para efeitos do presente anexo, entende-se por «informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento» ou «PLACI» o processo de primeira análise de risco, para efeitos de segurança no domínio da aviação, das mercadorias a introduzir no território aduaneiro da União ([1]) por via aérea.

▼B

6.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA — DISPOSIÇÕES GERAIS

6.1.1. Toda a carga e correio devem ser rastreados por um agente reconhecido antes de serem carregados numa aeronave, exceto se:

a) A remessa tiver sido submetida aos controlos de segurança necessários por um agente reconhecido e protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao respetivo carregamento; ou

b) A remessa tiver sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor conhecido e protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao respetivo carregamento; ou

▼M15

_____

▼B

d) A remessa estiver isenta de rastreio e tiver sido protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que se tornou carga aérea identificável ou correio aéreo identificável até ao carregamento.

6.1.2. Se existirem razões para suspeitar que uma remessa submetida aos controlos de segurança foi manipulada ou não foi protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados, um agente reconhecido deve proceder ao rastreio da remessa antes de esta ser carregada para uma aeronave. As remessas que aparentem ter sido manipuladas, de forma significativa, ou que sejam, de outro modo, suspeitas devem ser tratadas como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.7.

([1]) Uma vez que não faz parte do território aduaneiro da União, para efeitos do ponto 6.8.7 do presente anexo, a Islândia é considerada um país terceiro.

▼M5

_____

▼M15

6.1.3. Um agente reconhecido que rejeite uma remessa por razões de alto risco deve assegurar que a remessa e a documentação de acompanhamento sejam marcadas como carga e correio de alto risco antes de a remessa ser devolvida à pessoa que representa a entidade que a entrega. Essa remessa só pode ser carregada a bordo de uma aeronave se for tratada por outro agente reconhecido em conformidade com o ponto 6.7.

▼M12

6.1.4. O acesso às zonas restritas de segurança da carga e do correio só pode ser concedido depois de se ter determinado em qual das seguintes categorias se inclui a entidade que transporta a remessa do lado terra:

a) Agente reconhecido;

b) Expedidor conhecido;

c) Transportador designado em conformidade com o ponto 6.6.1.1, alínea c), que transporta remessas às quais tenham sido previamente aplicados controlos de segurança;

d) Nenhuma das entidades referidas nas alíneas a), b) e c).

6.1.5. Caso se aplique o ponto 6.1.4, alínea c), deve ser apresentada ao agente reconhecido, à transportadora aérea ou ao operador aeroportuário que concede acesso às zonas restritas de segurança uma cópia da declaração assinada constante do apêndice 6-E, a menos que se aplique uma das seguintes condições:

a) O transportador é ele próprio um agente reconhecido;

b) O transporte é efetuado em nome do agente reconhecido ou da transportadora aérea que recebe a remessa nas zonas restritas de segurança.

A apresentação pelo transportador de uma cópia da declaração assinada constante do apêndice 6-E pode ser substituída por um mecanismo equivalente de notificação prévia ao ponto de acesso, assegurado pelo expedidor conhecido ou agente reconhecido, no exterior do recinto aeroportuário, em nome de quem o transporte é efetuado, ou pelo agente reconhecido ou transportador aéreo que recebe a remessa nas zonas restritas de segurança.

6.1.6. As remessas de carga ou correio às quais não tenham sido previamente aplicados controlos de segurança podem ser autorizadas nas zonas restritas de segurança, desde que estejam sujeitas à aplicação de uma das seguintes opções:

a) São rastreadas antes de entrarem nessa zona restrita de segurança, em conformidade com o ponto 6.2, e encontram-se sob a responsabilidade do agente reconhecido ou da transportadora aérea que recebe a remessa;

b) São escoltadas até às instalações do agente reconhecido ou da transportadora aérea situadas nas zonas restritas de segurança, sob a responsabilidade destes.

Aquando da entrega, essas remessas devem ser mantidas protegidas contra interferências não autorizadas até serem submetidas a rastreio.

As pessoas que escoltam essas remessas ou as protegem de interferências não autorizadas devem ter sido recrutadas em conformidade com o ponto 11.1.1 e ter recebido formação em conformidade com, pelo menos, o ponto 11.2.3.9.

▼B

6.2. RASTREIO

6.2.1. **Rastreio**

6.2.1.1. No rastreio de carga e correio:

a) Devem ser utilizados os meios ou métodos mais adequados para detetar artigos proibidos, tendo em conta a natureza da remessa; e

b) Os meios ou métodos empregues devem ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos.

6.2.1.2. Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir certificar-se, de forma razoável, de que a remessa não contém quaisquer artigos proibidos, deve recusá-la ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

6.2.1.3. O rastreio de carga e correio deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

6.2.1.4. Normalmente, as pessoas afetas ao rastreio da carga por equipamento de raios X ou um SDE não devem passar mais de 20 minutos seguidos a examinar imagens. Após cada um destes períodos, o operador não deve analisar imagens durante, pelo menos, 10 minutos. Este requisito aplica-se apenas quando existe um fluxo ininterrupto de imagens para análise.

6.2.1.5. A carga e o correio devem ser rastreados utilizando, no mínimo, um dos seguintes métodos, em conformidade com o apêndice 6-J:

a) Revista manual;

b) Equipamento de raios X;

c) Equipamento SDE;

d) Cães detetores de explosivos (CDE);

e) Equipamento DVE;

f) Inspeção visual;

▼M16

g) Equipamento de deteção de metais (EDM);

h) Equipamento DVE.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Se aprovados pela autoridade competente e notificados à Comissão, só podem ser realizados outros controlos de segurança adequados quando, devido à natureza da remessa, não for possível recorrer a nenhum dos meios ou métodos especificados no ponto 6.2.1.5.

6.2.2. **Isenções do rastreio**

As disposições relativas às isenções do rastreio encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

6.3. AGENTES RECONHECIDOS

6.3.1. **Aprovação de agentes reconhecidos**

6.3.1.1. Os agentes reconhecidos devem ser aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como agente reconhecido deve ser restrita a uma instalação específica.

Qualquer entidade que realize os controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 deve ser aprovada como agente reconhecido. Incluem-se aqui os fornecedores de serviços logísticos a terceiros que prestam serviços integrados de armazenamento e transporte, as transportadoras aéreas e os agentes de assistência em escala.

Um agente reconhecido pode subcontratar um ou vários dos serviços seguintes:

a) Qualquer dos controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 a outro agente reconhecido;

b) Qualquer dos controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 a outra entidade, se os controlos forem efetuados nas instalações do agente reconhecido ou num aeroporto e estiverem integrados no programa de segurança do agente reconhecido ou do aeroporto;

c) Qualquer dos controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 a outra entidade, se os controlos forem efetuados num local diferente das instalações do agente reconhecido ou de um aeroporto, e se essa entidade tiver sido certificada ou aprovada e incluída na lista de fornecedores desses serviços pela autoridade competente;

d) A proteção e o transporte de remessas para um transportador que cumpra os requisitos do ponto 6.6.

6.3.1.2. Para efeitos da aprovação de agentes reconhecidos, deve ser aplicado o procedimento seguinte:

a) O candidato deve requerer a aprovação junto da autoridade competente do Estado-Membro onde se situam as instalações indicadas no requerimento.

O candidato deve apresentar à autoridade competente um programa de segurança. Este programa deve descrever os métodos e procedimentos que o agente deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução. O programa deve descrever ainda o modo como o próprio agente deve controlar o cumprimento destes métodos e procedimentos. Considera-se que o programa de segurança de uma transportadora aérea que descreve os métodos e procedimentos que a transportadora deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução cumpre as exigências do programa de segurança de um agente reconhecido.

O candidato deve apresentar também a «Declaração de compromisso — agente reconhecido» que consta do apêndice 6-A. Esta declaração deve ser assinada pelo representante legal do candidato ou pelo responsável pela segurança.

▼M15

A declaração assinada deve indicar claramente a localização da instalação ou instalações a que se refere e ser conservada pela autoridade competente;

▼M12

b) A autoridade competente, ou um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve examinar o programa de segurança antes de realizar uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos atos de execução adotados com base nesse regulamento.

Com exceção dos requisitos em matéria de rastreio estabelecidos no ponto 6.2, se tiver sido realizado numa data não anterior a três anos a contar da data em que o candidato procura obter a aprovação como agente reconhecido, o controlo das instalações do candidato pelas autoridades aduaneiras competentes em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento de Execução 2015/2447 ([1]) da Comissão será considerado uma verificação no local. O candidato deve apresentar a autorização AEO e a avaliação pertinente das autoridades aduaneiras para inspeção ulterior.

▼B

c) Se considerar satisfatórias as informações prestadas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade competente deve zelar por que os dados necessários do agente sejam introduzidos na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, o mais tardar até ao dia útil seguinte. Ao criar a entrada na base de dados, a autoridade competente deve atribuir a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato-padrão.

Se considerar insatisfatórias as informações prestadas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade competente deve justificar-se de imediato à entidade que requereu a aprovação como agente reconhecido;

d) O agente reconhecido não deve ser considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

6.3.1.3. O agente reconhecido deve designar pelo menos uma pessoa em cada instalação como responsável pela aplicação do programa de segurança apresentado. Essa pessoa deve ter concluído, com êxito, o inquérito pessoal de acordo com o ponto 11.1.

6.3.1.4. A aprovação como agente reconhecido deve ser renovada a intervalos regulares não superiores a 5 anos. Esta renovação deve incluir uma verificação no local para apurar se o agente reconhecido continua a cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução.

Uma inspeção às instalações do agente reconhecido efetuada pela autoridade competente de acordo com o seu programa nacional de controlo da qualidade pode ser considerada uma verificação no local, desde que abranja todos os requisitos necessários à aprovação.

▼M12

Com exceção dos requisitos em matéria de rastreio estabelecidos no ponto 6.2, o controlo das instalações do agente reconhecido pelas autoridades aduaneiras competentes, efetuado em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento (UE) 2015/2447, será considerado uma verificação no local.

6.3.1.5. Caso considere que o agente reconhecido deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008, a autoridade competente deve retirar-lhe o estatuto de agente reconhecido para as instalações especificadas.

([1]) Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

▼M12

Imediatamente após a retirada, e em todos os casos no prazo de 24 horas após a retirada, a autoridade competente deve assegurar que a mudança de estatuto do anterior agente reconhecido consta da «Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento».

Se o agente reconhecido deixar de ser titular de uma autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, ou se a respetiva autorização AEO for suspensa devido ao incumprimento do disposto no artigo 39.º, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 28.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, a autoridade competente deve tomar as medidas adequadas para assegurar que o agente reconhecido cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

O agente reconhecido deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com a autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento (UE) 2015/2447.

▼B

6.3.1.6. Sem prejuízo do direito que assiste a cada Estado-Membro de aplicar medidas mais restritivas nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, um agente reconhecido aprovado de acordo com o ponto 6.3 do presente anexo deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros.

6.3.1.7. Os requisitos do ponto 6.3.1, com exceção do ponto 6.3.1.2, alínea d), não se aplicam nos casos em que a própria autoridade competente deva ser aprovada como agente reconhecido.

▼M12

6.3.1.8. A autoridade competente deve facultar à autoridade aduaneira todas as informações relacionadas com o estatuto dos agentes reconhecidos que possam ser relevantes no que respeita à titularidade das autorizações AEO referidas no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447. Trata-se nomeadamente das informações relacionadas com as novas aprovações de agentes reconhecidos, a retirada do estatuto de agente reconhecido, a revalidação e inspeções, os calendários das verificações e os resultados dessas avaliações.

As modalidades desse intercâmbio de informações devem ser definidas entre a autoridade competente e as autoridades aduaneiras nacionais.

▼B

6.3.2. **Controlos de segurança a realizar pelos agentes reconhecidos**

▼M15

6.3.2.1. Quando aceitar quaisquer remessas, o agente reconhecido deve verificar se a entidade de quem as recebeu é um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou nenhum destes.

▼M2

6.3.2.2. O agente reconhecido ou a transportadora aérea deve solicitar à pessoa que entregue qualquer remessa que apresente um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento que inclua a sua fotografia e tenha sido emitido ou reconhecido pela autoridade nacional. O documento deve ser usado para verificar a identidade da pessoa que entrega a remessa.

▼B

6.3.2.3. O agente reconhecido deve assegurar que as remessas que não foram previamente submetidas a todos os controlos de segurança necessários são:

▼M15

a) Sujeitas a rastreio de acordo com os pontos 6.2 ou 6.7, conforme adequado; ou

([1]) Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

▼B

b) Aceites para armazenamento sob a exclusiva responsabilidade do agente reconhecido, não identificáveis, antes da seleção, como expedição para transporte numa aeronave, e selecionadas de forma autónoma sem intervenção do expedidor ou de qualquer pessoa ou entidade que não a nomeada e formada pelo agente reconhecido para o efeito.

A alínea b) só pode ser aplicada se o expedidor não puder prever que a remessa vai ser transportada por via aérea.

▼M2

6.3.2.4. Após a realização dos controlos de segurança a que é feita referência nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 do presente anexo e no ponto 6.3 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, o agente reconhecido deve assegurar a proteção da carga e do correio em conformidade com o ponto 6.6.

▼B

6.3.2.5. Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.4, o agente reconhecido deve assegurar que todas as remessas entregues a uma transportadora aérea ou a outro agente reconhecido são acompanhadas pela documentação apropriada, sob a forma de uma carta de porte aéreo ou de uma declaração separada, em formato eletrónico ou em papel.

6.3.2.6. A documentação a que se refere o ponto 6.3.2.5 deve ser disponibilizada para inspeção pela autoridade competente em qualquer ponto antes de a remessa ser carregada na aeronave e, posteriormente, durante o período de duração do voo ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo, e deve incluir as informações seguintes:

a) O identificador alfanumérico único do agente reconhecido atribuído pela autoridade competente;

b) Um identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário);

c) O conteúdo da remessa, exceto para as remessas mencionadas no ponto 6.2.1, alíneas d) e e), da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão;

▼M15

d) O estatuto de segurança da remessa, assinalando uma das seguintes indicações:

— «SPX», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio,

— «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para as remessas de alto risco;

▼M2

e) O motivo pelo qual foi concedido o estatuto de segurança, com a menção:

i) «KC», que significa que a remessa foi recebida de um expedidor conhecido, ou

▼M15

———————

▼M2

iii) «RA», que significa que a remessa foi selecionada por um agente reconhecido, ou

▼M16

iv) os meios ou métodos de rastreio utilizados, do seguinte modo:

— revista manual (PHS),

— equipamento de raios X (XRY),

— equipamento SDE (EDS),

— cães detetores de explosivos (EDD),

— equipamento DVE (ETD),

▼M16

— controlo visual (VCK),

— equipamento de deteção de metais (CMD),

— equipamento DVEX (EVD),

— qualquer outro método (AOM) em conformidade com o ponto 6.2.1.6, devendo o método utilizado ser especificado; ou

▼M2

v) os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio;

▼B

f) O nome da pessoa que atribuiu o estatuto de segurança, ou uma identificação equivalente, bem como a data e hora de emissão;

▼M12

g) O identificador único recebido da autoridade competente, de qualquer agente reconhecido que tenha aceitado o estatuto de segurança atribuído à remessa por outro agente reconhecido, incluindo no decurso de operações de transferência.

▼B

Os agentes reconhecidos que entregam remessas a outros agentes reconhecidos ou a outras transportadoras aéreas podem igualmente decidir transmitir apenas as informações exigidas nas alíneas a) a e) e g) e conservar as informações exigidas na alínea f) durante o período de duração do(s) voo(s) ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo.

▼M12

A carga ou o correio em transferência relativamente aos quais a transportadora aérea, ou o agente reconhecido que opera em seu nome, não possa confirmar na documentação de acompanhamento as informações exigidas no presente ponto ou no ponto 6.3.2.7, conforme aplicável, devem ser sujeitos a rastreio antes do respetivo carregamento a bordo de uma aeronave para o voo seguinte.

▼B

6.3.2.7. No caso de carga consolidada, os requisitos dos pontos 6.3.2.5 e 6.3.2.6 consideram-se cumpridos, se:

a) O agente reconhecido que procede à consolidação conservar as informações exigidas no ponto 6.3.2.6, alíneas a) a g) para cada remessa individual durante o período de duração do(s) voo(s) ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo; e

b) A documentação que acompanha a carga consolidada incluir o identificador alfanumérico do agente reconhecido que procedeu à consolidação, um identificador único da consolidação e o seu estatuto de segurança.

A alínea a) não é exigida para carga consolidada que seja sempre objeto de rastreio, ou que seja dispensada de rastreio, em conformidade com o ponto 6.2.1, alíneas d) e e), da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, se o agente reconhecido atribuir à carga consolidada um identificador único e indicar o estatuto de segurança e um único motivo pelo qual foi atribuído o referido estatuto de segurança.

6.3.2.8. Quando aceitar remessas que não foram submetidas previamente a todos os controlos de segurança necessários, o agente reconhecido também pode optar por não aplicar os controlos de segurança referidos no ponto 6.3.2 e, em vez disso, entregar as remessas a outro agente reconhecido, que garantirá a realização destes controlos de segurança.

▼B

6.3.2.9. ►M15 Os agentes reconhecidos devem assegurar que todo o pessoal foi recrutado de acordo com os requisitos do capítulo 11 e recebeu uma formação adequada de acordo com as especificações do posto de trabalho pertinentes. Para efeitos de formação, o pessoal com acesso sem supervisão à carga aérea identificável ou ao correio aéreo identificável submetidos aos controlos de segurança necessários deve ser considerado como pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança. As pessoas que previamente receberam formação em conformidade com o ponto 11.2.7 devem atualizar as suas competências ao nível das referidas no ponto 11.2.3.9 o mais tardar até 1 de janeiro de 2023. ◄

Os controlos de segurança a realizar pelo agente reconhecido devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

6.4. EXPEDIDORES CONHECIDOS

6.4.1. **Aprovação de expedidores conhecidos**

6.4.1.1. Os expedidores conhecidos devem ser aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como expedidor conhecido deve ser restrita a uma instalação específica.

6.4.1.2. Para efeitos da aprovação de expedidores conhecidos, deve ser aplicado o procedimento seguinte:

▼M2

a) O candidato deve requerer a aprovação junto da autoridade competente do Estado-Membro onde se situam as suas instalações.

O candidato deve apresentar à autoridade competente um programa de segurança. Este programa deve descrever os métodos e procedimentos que o expedidor deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e respetivos atos de execução. O programa deve descrever ainda o modo como o expedidor deve controlar a aplicação destes métodos e procedimentos.

O candidato deve receber o «Guia para expedidores conhecidos» que consta do apêndice 6-B e a «Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos» que consta do apêndice 6-C;

b) A autoridade competente, ou um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve examinar o programa de segurança e realizar uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução.

Para avaliar se o candidato cumpre estes requisitos, a autoridade competente, ou o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve recorrer à «Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos» que consta do apêndice 6-C. Esta lista de controlo inclui uma declaração de compromisso, que deve ser assinada pelo representante legal do candidato ou pelo responsável pela segurança das instalações.

Uma vez preenchida a lista de controlo de validação, as informações nela contidas devem ser tratadas como informações classificadas.

▼M2

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente ou pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e apresentada à autoridade competente em causa;

▼M12

c) Se tiver sido efetuado numa data não anterior a três anos a contar da data em que o candidato procura obter a aprovação como expedidor conhecido, o controlo das instalações do candidato pelas autoridades aduaneiras competentes, em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, será considerado uma verificação no local. Nesse caso, o candidato deverá prestar as informações exigidas na parte I da «Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos» que consta do apêndice 6-C e enviá-las à autoridade competente juntamente com a declaração de compromisso assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança das instalações.

O candidato deve apresentar a autorização AEO e a avaliação pertinente das autoridades aduaneiras para inspeção ulterior.

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente ou pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e apresentada a pedido da autoridade competente em causa;

▼B

d) Se considerar satisfatórias as informações prestadas em cumprimento das alíneas a) e b) ou a) e c), conforme aplicável, a autoridade competente deve velar por que, o mais tardar até ao dia útil seguinte, os necessários dados do expedidor sejam introduzidos na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento. Ao criar a entrada na base de dados, a autoridade competente deve atribuir a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato-padrão.

Se considerar insatisfatórias as informações prestadas em cumprimento das alíneas a) e b) ou a) e c), conforme aplicável, a autoridade competente deve justificar-se de imediato à entidade que requereu a aprovação como expedidor conhecido;

e) Um expedidor conhecido não deve ser considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

6.4.1.3. O expedidor conhecido deve designar pelo menos uma pessoa em cada instalação como responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nessa instalação. Esta pessoa deve ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal de acordo com o ponto 11.1.

6.4.1.4. A aprovação como expedidor conhecido deve ser renovada a intervalos regulares não superiores a 5 anos. Esta renovação deve incluir uma verificação no local para apurar se o expedidor conhecido continua a cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução.

Uma inspeção às instalações do expedidor conhecido efetuada pela autoridade competente de acordo com o seu programa nacional de controlo da qualidade pode ser considerada uma verificação no local, desde que abranja todos os domínios especificados na lista de controlo do apêndice 6-C.

▼M12

O controlo das instalações do expedidor conhecido efetuado pela autoridade aduaneira competente, em conformidade com o artigo 29.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, será considerado uma verificação no local.

▼M12

6.4.1.5. Caso considere que o expedidor conhecido deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008, a autoridade competente deve retirar-lhe o estatuto de expedidor conhecido para as instalações especificadas.

Imediatamente após a retirada, e em todos os casos no prazo de 24 horas após a retirada, a autoridade competente deve assegurar que a mudança de estatuto do expedidor conhecido consta da «Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento».

Se o expedidor conhecido deixar de ser titular de uma autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, ou se a respetiva autorização AEO for suspensa devido ao incumprimento do disposto no artigo 39.º, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 28.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, a autoridade competente deve tomar as medidas adequadas para assegurar que o expedidor conhecido cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

O expedidor conhecido deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com a autorização AEO referida no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447.

▼B

6.4.1.6. Sem prejuízo do direito que assiste a cada Estado-Membro de aplicar medidas mais restritivas nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, um expedidor conhecido aprovado de acordo com o ponto 6.4 do presente anexo deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7. A autoridade competente deve facultar à autoridade aduaneira todas as informações relacionadas com o estatuto de um expedidor conhecido que possam ser relevantes no que respeita à titularidade das autorizações AEO referidas no artigo 38.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e no artigo 33.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447. Trata-se, nomeadamente, das informações relacionadas com as novas aprovações de expedidor conhecido, a retirada do estatuto de expedidor conhecido, a revalidação e inspeções, os calendários das verificações e os resultados dessas avaliações.

As modalidades desse intercâmbio de informações devem ser definidas entre a autoridade competente e as autoridades aduaneiras nacionais.

▼B

6.4.2. **Controlos de segurança a realizar pelos expedidores conhecidos**

6.4.2.1. O expedidor conhecido deve assegurar que:

a) O nível de segurança no local ou nas instalações é suficiente para proteger contra interferências não autorizadas a carga aérea identificável e o correio aéreo identificável; e

▼M15

b) Todo o pessoal que realiza controlos de segurança e todo o pessoal com acesso sem supervisão à carga aérea identificável ou ao correio aéreo identificável submetidos aos controlos de segurança necessários foi recrutado de acordo com os requisitos do capítulo 11 e recebeu uma formação para a segurança de acordo com os requisitos do ponto 11.2.3.9. As pessoas que previamente receberam formação em conformidade com o ponto 11.2.7 devem atualizar as suas competências ao nível das referidas no ponto 11.2.3.9 o mais tardar até 1 de janeiro de 2023; e

▼B

c) Durante a produção, embalagem, armazenamento, expedição e/ou transporte, conforme o caso, a carga aérea identificável e o correio aéreo identificável são protegidos contra interferências ou manipulações não autorizadas.

Se, por qualquer motivo, os controlos de segurança não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou se a remessa não for originária do próprio expedidor conhecido, este deve assinalar claramente este facto ao agente reconhecido de modo a que possa ser aplicado o ponto 6.3.2.3.

6.4.2.2. O expedidor conhecido deve aceitar que as remessas que não tenham sido submetidas aos controlos de segurança adequados sejam rastreadas de acordo com o ponto 6.2.1.

▼M15

6.5. TRANSPORTADORES CERTIFICADOS

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

▼B

6.6. PROTEÇÃO DA CARGA E DO CORREIO

6.6.1. **Proteção da carga e do correio durante o transporte**

▼M15

6.6.1.1. A fim de assegurar que as remessas submetidas aos controlos de segurança necessários são protegidas de interferências não autorizadas durante o transporte, aplicam-se os seguintes requisitos:

a) As remessas devem ser embaladas ou seladas pelo agente reconhecido ou expedidor conhecido, de forma a garantir a sua inviolabilidade; quando tal não seja possível, devem ser tomadas medidas de proteção alternativas que garantam a integridade da remessa;

b) O compartimento de carga do veículo no qual as remessas serão transportadas deve ser trancado ou selado ou, tratando-se de veículos com cortinas laterais, securizado com cabos TIR para garantir a sua inviolabilidade, ou a zona de carga dos veículos de caixa aberta deve ser mantida sob vigilância;

c) A declaração do transportador que consta do apêndice 6-E deve ser aprovada pelo transportador que celebrou um acordo de transporte com o agente reconhecido ou expedidor conhecido, exceto se o transportador for, ele próprio, um agente reconhecido aprovado.

A declaração assinada deve ser conservada pelo agente reconhecido ou expedidor conhecido em nome do qual é realizado o transporte. A pedido do agente reconhecido ou da transportadora aérea que recebe a remessa ou da autoridade competente interessada, deve também ser apresentada cópia da declaração assinada.

Em alternativa ao disposto no primeiro parágrafo da alínea c), o transportador pode facultar prova ao agente reconhecido ou expedidor conhecido a quem presta serviços de transporte de que foi certificado ou aprovado por uma autoridade competente.

Esta prova deve contemplar os requisitos especificados no Apêndice 6-E, devendo o agente reconhecido ou expedidor conhecido em causa conservar cópias. A pedido, deve igualmente ser facultada uma cópia ao agente reconhecido ou à transportadora aérea que recebe a remessa ou a outra autoridade competente.

▼B

6.6.1.2. O ponto 6.6.1.1, alíneas b) e c), não é aplicável durante o transporte do lado ar.

▼M12

6.6.1.3. O transportador deve assegurar que o pessoal que procede à recolha, transporte, armazenamento e entrega de carga e correio aéreos sujeitos a controlos de segurança é submetido, pelo menos, ao seguinte:

a) Verificação da integridade pessoal, que consiste no controlo da identidade e na confirmação do curriculum vitae e/ou das referências facultadas;

b) Formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7.

6.6.1.4. Os membros do pessoal do transportador a quem tenha sido concedido acesso sem supervisão à carga e ao correio durante o desempenho de qualquer das funções referidas no ponto 6.6.1.3, ou durante a execução de qualquer dos controlos de segurança previstos no presente capítulo, devem:

a) Ter concluído com êxito um inquérito pessoal;

b) Ter recebido formação em matéria de segurança, em conformidade com o ponto 11.2.3.9.

6.6.1.5. Caso o transportador utilize os serviços de outra companhia para desempenhar uma ou mais das funções referidas no ponto 6.6.1.3, essa companhia deve satisfazer as seguintes condições:

a) Assinar um contrato de transportador com o transportador;

b) Abster-se de subcontratar;

c) Aplicar o disposto nos pontos 6.6.1.3 e 6.6.1.4, conforme aplicável.

O transportador subcontratado é inteiramente responsável por toda a operação de transporte em nome do agente ou expedidor.

▼B

6.6.2. **►M2 Proteção da carga e do correio durante o manuseamento, armazenamento e carregamento a bordo da aeronave ◄**

6.6.2.1. As remessas de carga e correio localizadas numa área crítica consideram-se protegidas contra interferências não autorizadas.

▼M2

6.6.2.2. As remessas de carga e correio localizadas numa área não crítica de uma zona restrita de segurança devem ser protegidas contra interferências não autorizadas até serem entregues a outro agente reconhecido ou à transportadora aérea. As remessas devem ser colocadas em áreas de acesso controlado das instalações de um agente reconhecido ou, quando localizadas fora dessas áreas, ser consideradas protegidas contra interferências não autorizadas se:

a) Estiverem fisicamente protegidas, de modo a impedir a introdução de artigos proibidos; ou

b) Não forem abandonadas sem vigilância e o respetivo acesso for limitado aos responsáveis pela proteção e pelo carregamento da carga e do correio a bordo da aeronave.

▼B

6.7. CARGA E CORREIO DE ALTO RISCO (CCAR)

As disposições relativas à carga e ao correio de alto risco são estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

6.8. PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA APLICÁVEIS À CARGA E AO CORREIO TRANSPORTADOS DE PAÍSES TERCEIROS PARA A UNIÃO

▼B

6.8.1. **Designação das transportadoras aéreas**

6.8.1.1. Qualquer transportadora aérea que transporte carga ou correio de um aeroporto de um país terceiro não mencionado na lista dos apêndices 6-Fi ou 6-Fii para transferência, em trânsito ou para descarga em qualquer aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 deve ser designada como «transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro» (ACC3) por uma das autoridades seguintes, consoante o caso:

a) Pela autoridade competente do Estado-Membro que emitiu o certificado de operador aéreo da transportadora;

b) Pela autoridade competente do Estado-Membro mencionado na lista do anexo do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão ([1]), no caso das transportadoras aéreas que não sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro;

c) Pela autoridade competente do Estado-Membro em que a transportadora aérea possui a sua principal base de operações na União, ou por qualquer outra autoridade competente da União, mediante acordo com esta, no caso das transportadoras aéreas que não sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro e não mencionadas na lista do anexo do Regulamento (CE) n.º 748/2009.

6.8.1.2. A designação de uma transportadora aérea como ACC3 no que respeita às suas operações de transporte de carga e correio a partir de um aeroporto relativamente ao qual é exigida a designação ACC3 (a seguir, «operações de carga pertinentes») deve basear-se nos seguintes elementos:

a) A nomeação de um responsável geral, em nome da transportadora aérea, pela aplicação das disposições de segurança em matéria de carga ou correio no que respeita à operação de carga pertinente; e

b) Um relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação, que confirme a aplicação das medidas de segurança.

6.8.1.3. A autoridade competente deve atribuir à ACC3 designada um identificador alfanumérico único no formato-padrão, que identifica a transportadora aérea e o aeroporto do país terceiro para o qual a transportadora foi designada com o objetivo de transportar carga ou correio com destino à União.

6.8.1.4. A designação é válida a partir da data em que a autoridade competente inserir os dados relativos à ACC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, por um período máximo de cinco anos.

6.8.1.5. Uma ACC3 que conste da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento deve ser reconhecida em todos os Estados-Membros no que respeita à totalidade das operações com partida do aeroporto do país terceiro e com destino à União.

▼M7

6.8.1.6. Na sequência da notificação do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da sua intenção de sair da União Europeia nos termos do artigo 50.º do TUE, as designações ACC3 emitidas por este Estado-Membro estão sujeitas às seguintes disposições:

a) A responsabilidade pelas designações atuais é transferida para a autoridade competente do Estado-Membro indicado no anexo do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão alterado tendo em vista a saída do Reino Unido da União.

([1]) Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão, de 5 de agosto de 2009, relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I da Diretiva 2003/87/CE em ou após 1 de janeiro de 2006, inclusive, com indicação do Estado-Membro responsável em relação a cada operador de aeronave (JO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

▼**M7**

b) A responsabilidade pelas designações ACC3 das transportadoras aéreas não enumeradas no anexo do Regulamento (CE) n.º 748/2009 da Comissão alterado é transferida para a autoridade competente identificada no ponto 6.8.1.1, alínea c).

c) A autoridade competente do Estado-Membro descrita nas alíneas a) e b) pode entrar em acordo com a sua homóloga de outro Estado-Membro, para que esta assuma a responsabilidade pela designação ACC3 de uma transportadora aérea. Nesse caso, os Estados-Membros em causa devem informar imediatamente a Comissão.

d) A Comissão informará a autoridade competente do Reino Unido sobre os Estados-Membros que assumirem a responsabilidade das suas designações ACC3.

e) A autoridade competente do Reino Unido deve disponibilizar à autoridade competente do Estado-Membro de receção cópia da documentação necessária com base na qual tinha designado as transportadoras aéreas enumeradas na alínea a) como ACC3. Tal documentação deve incluir, pelo menos, o relatório de validação completo, o programa de segurança e, se for caso disso, o roteiro acordado com a transportadora aérea em causa.

f) Se as obrigações previstas na alínea e) forem cumpridas, a transferência de responsabilidade pelas designações ACC3 deve ocorrer no dia da saída do Reino Unido da União Europeia.

g) São suprimidas as designações ACC3 de transportadoras aéreas que operem exclusivamente em direção ao Reino Unido.

h) As designações ACC3 transferidas permanecem válidas até caducarem e até o Estado-Membro de receção assumir as responsabilidades e obrigações descritas no presente regulamento.

i) A Comissão irá facilitar a transição administrativa, incluindo a introdução de informações sobre os ACC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

▼**M11**

6.8.1.7. ►**M12** Durante o período compreendido entre 1 de abril de 2020 e 30 de junho de 2021, a autoridade competente pode derrogar o procedimento estabelecido no ponto 6.8.2 e designar temporariamente uma transportadora aérea como ACC3 caso não tenha sido possível efetuar uma validação UE para efeitos da segurança da aviação por razões objetivas relacionadas com a crise pandémica causada pela COVID-19 e alheias à responsabilidade da transportadora aérea. A designação está sujeita às seguintes condições: ◄

a) A transportadora aérea detém o estatuto de ACC3 ativo no local relevante do país terceiro, ou deteve o estatuto de ACC3, desde que não tenha expirado antes de 1 de fevereiro de 2020;

b) A transportadora aérea solicita o novo estatuto à autoridade competente identificada no ponto 6.8.1.1 ou responsável pela designação a expirar, confirmando a existência de razões objetivas, alheias à sua responsabilidade, que impedem ou atrasam o cumprimento dos requisitos do ponto 6.8.2;

c) A transportadora aérea apresenta o seu programa de segurança com informação relevante e completo em relação a todos os pontos estabelecidos no apêndice 6-G, ou confirma que o programa existente continua atualizado;

d) A transportadora aérea apresenta uma declaração assinada confirmando o compromisso de prosseguir a aplicação integral e efetiva dos requisitos de segurança para os quais obteve o estatuto de ACC3 atual ou expirado;

▼M11

e) A designação de uma transportadora aérea como ACC3 no âmbito do presente ponto é concedida por um período não superior a seis meses a contar da data de expiração atual ou anterior, consoante o caso;

f) O pedido, o programa de segurança da transportadora aérea e a declaração de compromisso são apresentados por escrito ou em formato eletrónico.

6.8.1.8. Se for caso disso, a autoridade competente pode acordar com a transportadora aérea em causa o adiamento das validações anuais da UE para efeitos de segurança da aviação referidas no ponto 6.8.2.2, n.º 2, alínea d), acrescentando-as ao número de aeroportos a validar no ano seguinte do roteiro da transportadora aérea.

6.8.1.9. No período de designação temporária referido no ponto 6.8.1.7, a autoridade competente deve executar, no aeroporto ou nos aeroportos do Estado-Membro de chegada a partir do local da ACC3, pelo menos, três atividades de controlo da conformidade no que respeita aos controlos de segurança aplicados pela ACC3 e pelos RA3 e KC3 que fazem parte da sua cadeia de abastecimento. Na ausência de voos diretos operados pela ACC3 para o Estado-Membro que procede à designação, a execução das atividades de controlo da conformidade deve ser coordenada com outro Estado-Membro para o qual a ACC3 opere.

▼B

6.8.2. **Validação UE para efeitos da segurança da aviação de ACC3**

6.8.2.1. A validação UE para efeitos da segurança da aviação no que respeita às operações de carga pertinentes de uma transportadora aérea consiste no seguinte:

a) Análise do programa de segurança da transportadora aérea que assegure a sua pertinência e exaustividade em relação a todos os pontos enumerados no apêndice 6-G; e

b) Verificação da aplicação das medidas de segurança da aviação no que respeita às operações de carga pertinentes, mediante a utilização da lista de controlo constante do apêndice 6-C3.

6.8.2.2. A verificação do cumprimento das medidas previstas pela validação UE para efeitos da segurança da aviação deve ser realizada no local, a um dos seguintes níveis:

1) No aeroporto a partir do qual a transportadora aérea efetua operações de carga pertinentes, antes de poder ser concedida a designação ACC3 a esse aeroporto.

   Se a validação UE para efeitos da segurança da aviação estabelecer que um ou mais objetivos enumerados na lista de controlo constante do apêndice 6-C3 não foram cumpridos, a autoridade competente não deve designar a transportadora aérea como ACC3 para as operações de carga pertinentes sem provas da aplicação, pela transportadora, de medidas corretivas da deficiência detetada.

2) Num número representativo de aeroportos com operações de carga pertinentes de uma transportadora aérea, antes de ser concedida a designação ACC3 a todos os aeroportos com operações de carga pertinentes dessa transportadora aérea nas condições seguintes:

   a) Esta opção é solicitada por uma transportadora aérea que efetua diversas operações de carga aérea pertinentes; e

   b) A autoridade competente verificou que a transportadora aérea aplica um programa interno de garantia da qualidade no domínio da segurança, equivalente à validação UE para efeitos da segurança da aviação; e

▼B

c) O número representativo deve ser, pelo menos, de 3 ou 5 %, consoante o valor que for mais elevado, e todos os aeroportos devem situar-se num local de origem de alto risco; e

d) A autoridade competente aprovou um roteiro que assegura, para cada ano da designação, as validações UE para efeitos da segurança da aviação em aeroportos adicionais relativamente aos quais será concedida uma designação ACC3, ou até à validação de todos os aeroportos. Estas validações devem ser, anualmente, pelo menos em número igual ao das exigidas na alínea c). O roteiro deve expor os motivos subjacentes à escolha de aeroportos adicionais; e

e) Todas as designações ACC3 devem terminar no mesmo dia; e

f) Se uma das validações UE para efeitos da segurança da aviação, aprovada no âmbito do roteiro, estabelecer que um ou mais objetivos enumerados na lista de controlo constante do apêndice 6-C3 não foram cumpridos, as autoridades competentes em matéria de designação devem exigir uma prova da aplicação de medidas corretivas da deficiência detetada nesse aeroporto e, em função da gravidade da deficiência, requerer:

— a validação UE para efeitos da segurança da aviação de todos os aeroportos relativamente aos quais é exigida a designação ACC3, em conformidade com o ponto 6.8.2.2.1, num prazo fixado pela autoridade competente, ou

— o dobro do número de validações UE para efeitos da segurança da aviação previsto na alínea d) por cada um dos restantes anos das designações ACC3.

▼M2

6.8.2.3. A autoridade competente pode aceitar o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação de uma entidade de um país terceiro, ou de outra ACC3, para designação como ACC3, nos casos em que tal entidade ou ACC3 realize toda a operação de carga, incluindo o carregamento no porão da aeronave, em nome da ACC3 candidata, e que o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação abranja todas essas atividades.

6.8.2.4. A validação UE para efeitos da segurança da aviação deve ser formalizada num relatório de validação contendo, pelo menos, a declaração de compromisso, conforme indicado no apêndice 6-H1, a lista de controlo prevista no apêndice 6-C3 e uma declaração do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o disposto no apêndice 11-A. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve apresentar o relatório de validação à autoridade competente e facultar um exemplar à transportadora aérea validada.

———————

▼B

6.8.3. **Controlos de segurança da carga e do correio provenientes de um país terceiro**

▼M2

6.8.3.1. A ACC3 deve garantir que a totalidade da carga e do correio transportados para transferência, em trânsito ou para descarga num aeroporto da União é rastreada, a menos que:

▼M2

a) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) e protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento; ou

b) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3) e protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento; ou

▼M15

_____

▼M2

d) A remessa esteja isenta de rastreio, em conformidade com o ponto 6.1.1, alínea d), e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que foi identificada como carga aérea ou correio aéreo até ao respetivo carregamento.

▼M15

_____

▼B

6.8.3.2. A carga e o correio transportados para a União devem ser rastreados utilizando um dos meios ou métodos enumerados no ponto 6.2.1, que devem ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

6.8.3.3. A ACC3 deve garantir:

a) No que respeita à carga ou ao correio para transferência e em trânsito, que foi realizado o rastreio previsto no ponto 6.8.3.2 ou os controlos de segurança, pela própria transportadora ou por uma entidade validada UE para efeitos da segurança da aviação, no ponto de origem ou em qualquer outro ponto da cadeia de abastecimento, e que as remessas foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento; e

b) No que respeita à carga e ao correio de alto risco, que foi realizado o rastreio previsto no ponto 6.7, pela própria transportadora ou por uma entidade validada UE para efeitos da segurança da aviação, no ponto de origem ou em qualquer outro ponto da cadeia de abastecimento, e que as remessas foram rotuladas SHR e protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento.

▼M2

6.8.3.4. Caso contratualize com outra ACC3 ou outro RA3 a expedição de remessas por si sujeitas aos controlos de segurança necessários, a ACC3, o RA3 ou o KC3 deve indicar na documentação de acompanhamento o identificador alfanumérico único recebido da autoridade competente que procedeu à designação.

6.8.3.5. Ao aceitar quaisquer remessas, a ACC3 ou o RA3 deve determinar se a transportadora aérea ou a entidade de quem as recebeu corresponde a outra ACC3 ou a outro RA3 ou KC3, do seguinte modo:

a) Verificando se o identificador alfanumérico único da entidade que entrega a remessa está indicado na documentação de acompanhamento; e

b) Confirmando se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa está indicada como ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento relativamente ao aeroporto ou local específico, se for caso disso.

▼M2

Se não houver nenhuma indicação na documentação de acompanhamento do identificador, ou se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa não estiver indicada como ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, considera-se que os controlos de segurança não foram previamente executados, devendo as remessas ser examinadas pela ACC3 ou por outro RA3 validado UE para efeitos da segurança da aviação, antes de serem carregadas a bordo da aeronave.

▼M12

6.8.3.6. Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.8.3.1 a 6.8.3.5, a ACC3 ou o agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) responsável pela realização dos controlos de segurança devem assegurar que a documentação de acompanhamento, sob a forma de carta de porte aéreo, de documentação postal equivalente ou de uma declaração separada, em formato eletrónico ou em papel, contém pelo menos as seguintes informações:

a) O identificador alfanumérico único da ACC3;

b) O estatuto de segurança da remessa a que se refere o ponto 6.3.2.6, alínea d), e atribuído pela ACC3 ou por um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3), conforme adequado;

c) O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável;

d) O conteúdo da remessa, ou indicação de consolidação, se aplicável;

e) As razões que determinam o estatuto de segurança da remessa, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados, ou os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição da OACI.

No caso de carga consolidada, a ACC3 ou o agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) que tiver procedido à consolidação deve conservar as informações referidas nas alíneas a) a e) do primeiro parágrafo para cada remessa individual, pelo menos, até à hora prevista de chegada das remessas ao primeiro aeroporto na União ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo.

6.8.3.7 Qualquer transportadora aérea proveniente de um país terceiro enumerado no apêndice 6-F deve assegurar a conformidade com os pontos aplicáveis estabelecidos no ponto 6.8.3.6 no que respeita à carga e ao correio transportados a bordo. A documentação de acompanhamento relativa a essas remessas deve estar em conformidade, pelo menos, com o regime da Declaração de Segurança da Expedição da OACI ou um regime alternativo que faculte as informações exigidas de forma equivalente.

▼M5

6.8.3.8. No que respeita às remessas para transferência e em trânsito provenientes de um país terceiro enumerado no apêndice 6-I cuja documentação de acompanhamento não esteja em conformidade com o ponto 6.8.3.6, estas serão tratadas de acordo com o capítulo 6.7, antes do voo seguinte.

▼M12

6.8.3.9. No que respeita às remessas para transferência e em trânsito provenientes de um país terceiro não referido no ponto 6.8.3.8 cuja documentação de acompanhamento não esteja em conformidade com o ponto 6.8.3.6, estas serão tratadas de acordo com o ponto 6.2, antes do voo seguinte.

▼M15

6.8.3.10. Os controlos de segurança da carga e do correio provenientes de um país terceiro devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005.

▼M2

6.8.4. **Designação de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos**

6.8.4.1. As entidades de países terceiros que façam ou que pretendam fazer parte da cadeia de abastecimento de uma transportadora aérea com o

▼M2

estatuto de ACC3 podem ser designadas como «agente reconhecido de país terceiro» (RA3) ou «expedidor conhecido de país terceiro» (KC3).

6.8.4.2. Para obter a designação, a entidade deve submeter o pedido junto da:

a) Autoridade competente do Estado-Membro responsável pela designação ACC3 de uma transportadora aérea do aeroporto do país terceiro onde o requerente trata a carga com destino à UE; ou

b) Nos casos em que não exista uma transportadora aérea designada como ACC3 nesse país, a autoridade competente do Estado-Membro responsável pela aprovação do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação que efetue ou que tenha efetuado a validação.

A autoridade competente que recebe o pedido deve iniciar o processo de designação ou acordar com a autoridade competente de outro Estado-Membro a sua delegação, com base na cooperação existente no domínio político ou no setor da aviação, ou ambas.

6.8.4.3. Antes da designação, deve ser confirmada a elegibilidade para obtenção do estatuto de RA3 ou KC3 em conformidade com o ponto 6.8.4.1.

6.8.4.4. A designação de uma entidade como RA3 ou KC3 no que respeita às suas operações de carga e correio («operações de carga pertinentes») deve basear-se nos seguintes elementos:

a) A nomeação de um responsável geral, em nome da entidade, pela aplicação das disposições de segurança em matéria de carga ou correio no que respeita à operação de carga pertinente; e

b) Um relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação, que confirme a aplicação das medidas de segurança.

6.8.4.5. A autoridade competente deve atribuir ao RA3 ou KC3 designado um identificador alfanumérico único no formato-padrão, que identifique a entidade e o país terceiro para o qual foi designado, para aplicar as disposições de segurança no que respeita a carga ou correio com destino à União.

6.8.4.6. A designação é válida a partir da data em que a autoridade competente inserir os dados relativos à entidade na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, por um período máximo de três anos.

6.8.4.7. Qualquer entidade incluída como RA3 ou KC3 na lista da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento deve ser reconhecida em todos os Estados-Membros para operações relativas a carga ou correio transportado a partir do aeroporto do país terceiro com destino à União por uma ACC3.

6.8.4.8. As designações como RA3 e KC3 atribuídas antes de 1 de junho de 2017 expiram cinco anos após a respetiva data ou em 31 de março de 2020, consoante o que ocorrer primeiro.

6.8.4.9. A pedido da autoridade competente pela sua aprovação, os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação devem disponibilizar os dados contidos na parte 1 da lista de controlo do apêndice 6-C2 ou 6-C4, consoante o caso, para cada entidade que tenham designado, a fim de estabelecer uma lista consolidada das entidades designadas por esses agentes.

▼M7

6.8.4.10. Na sequência da notificação do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da sua intenção de sair da União Europeia nos termos do artigo 50.º do TUE, as designações de RA3 e KC3 emitidas por este Estado-Membro estão sujeitas às seguintes disposições:

▼M7

a) A responsabilidade pelas designações RA3 ou KC3 de uma entidade constituída por uma sucursal ou filial de uma companhia aérea ou pela própria transportadora aérea é transferida para a autoridade competente do Estado-Membro identificada no ponto 6.8.1.1 do presente regulamento;

b) A responsabilidade pela designação RA3 ou KC3 de uma entidade não diretamente ligada a uma transportadora aérea é transferida para a autoridade competente do Estado-Membro identificada no ponto 6.8.1.1 como sendo responsável pela transportadora aérea nacional ou principal do país terceiro onde o RA3 ou o KC3 opera.

c) A responsabilidade pela designação RA3 ou KC3 de uma entidade não mencionada na alínea a) ou b) é transferida para a autoridade competente do Estado-Membro identificada no ponto 6.8.1.1 como sendo responsável por uma das transportadoras aéreas da União que opere a partir do aeroporto onde o RA3 ou o KC3 opera ou do aeroporto mais próximo das instalações desta entidade.

d) A autoridade competente do Estado-Membro descrita nas alíneas a) a c) pode entrar em acordo com a sua homóloga de outro Estado-Membro, para que esta assuma a responsabilidade pela designação como RA3 ou KC3 de uma companhia aérea. Nesse caso, os Estados-Membros em causa devem informar imediatamente a Comissão.

e) A Comissão informará a autoridade competente do Reino Unido sobre os Estados-Membros que assumirem a responsabilidade das suas designações como RA3 e KC3.

f) A autoridade competente do Reino Unido deve disponibilizar à autoridade competente do Estado-Membro de receção cópia da documentação necessária com base na qual tinha designado uma entidade ou uma companhia aérea como RA3 ou KC3. Tal documentação deve incluir, pelo menos, o relatório de validação completo e o programa de segurança da entidade ou transportadora aérea em causa.

g) Se as obrigações previstas na alínea f) forem cumpridas, a transferência de responsabilidade pelas designações RA3 e KC3 deve ocorrer no dia da saída do Reino Unido da União Europeia.

h) As designações RA3 e KC3 transferidas permanecem válidas até caducarem e até o Estado-Membro de receção assumir as responsabilidades e obrigações descritas no presente regulamento.

i) A Comissão irá facilitar a transição administrativa, incluindo a introdução de informações sobre os RA3 e KC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 Durante o período compreendido entre 1 de abril de 2020 e 30 de junho de 2021, a autoridade competente pode derrogar o procedimento estabelecido no ponto 6.8.5 e designar temporariamente uma entidade de um país terceiro como RA3 ou KC3 caso não tenha sido possível efetuar uma validação UE para efeitos da segurança da aviação por razões objetivas relacionadas com a crise pandémica causada pela COVID-19 e alheias à responsabilidade da entidade. A designação está sujeita às seguintes condições: ◄

▼M11

a) A entidade detém o estatuto de RA3 ou KC3 ativo, ou deteve o estatuto de RA3 ou KC3, desde que não tenha expirado antes de 1 de fevereiro de 2020;

b) A entidade solicita o novo estatuto à autoridade competente atualmente responsável pela designação a expirar ou expirada, confirmando a existência de razões objetivas, alheias à sua responsabilidade, que impedem ou atrasam o cumprimento dos requisitos do ponto 6.8.5;

c) A entidade apresenta o seu programa de segurança com informação relevante e completo em relação a todas as operações realizadas, ou confirma que o programa existente continua atualizado;

d) A entidade apresenta uma declaração assinada confirmando o compromisso de prosseguir a aplicação integral e efetiva dos requisitos de segurança para os quais obteve o estatuto de RA3 ou KC3 atual ou expirado;

e) A designação de uma entidade como RA3 ou KC3 no âmbito do presente ponto é concedida por um período não superior a seis meses a contar da data de expiração atual ou anterior, consoante o caso;

f) O pedido, o programa de segurança da entidade e a declaração de compromisso são apresentados por escrito ou em formato eletrónico.

6.8.4.12. As entidades referidas no ponto 6.8.4.8 cujo estatuto de RA3 ou KC3 tenha expirado no período compreendido entre 1 de fevereiro de 2020 e 31 de março de 2020, e que devido às razões objetivas referidas no ponto 6.8.4.11 não puderam ser sujeitas ao processo de validação UE para efeitos de segurança da aviação estabelecido no ponto 6.8.5 e subsequente designação por uma autoridade competente, como previsto no ponto 6.8.4, podem solicitar uma designação temporária concedida pela Comissão, nas seguintes condições:

a) A entidade solicita o novo RA3 ou KC3 à Comissão, confirmando a existência de razões objetivas, alheias à sua responsabilidade, que impedem ou atrasam o cumprimento dos requisitos do ponto 6.8.5;

b) A entidade apresenta uma declaração assinada confirmando o compromisso de prosseguir a aplicação integral e efetiva dos requisitos de segurança para os quais obteve o estatuto de RA3 ou KC3 atual e declarando que o seu programa de segurança continua atualizado;

c) O pedido e a declaração de compromisso são apresentados por escrito ou em formato eletrónico;

▼M12

d) A designação é concedida por um período não superior a seis meses e pode ser objeto de prorrogação dentro do período de derrogação como previsto no ponto 6.8.4.11.

▼M2

6.8.5. **Validação de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos**

6.8.5.1. Para poderem ser designadas como «agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação» ou «expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação», as entidades dos países terceiros têm de ser validadas de acordo com uma das seguintes opções:

▼M2

a) O programa de segurança da ACC3 deve especificar os controlos de segurança realizados, em seu nome, por entidades de países terceiros das quais aceita diretamente carga ou correio para transporte com destino à União. A validação UE para efeitos da segurança da aviação da ACC3 deve validar os controlos de segurança realizados por estas entidades; ou

b) As entidades dos países terceiros devem submeter as atividades de movimentação de carga relevantes a validação UE para efeitos da segurança da aviação, pelo menos, de três em três anos. A validação UE para efeitos da segurança da aviação deve consistir:

   i) numa análise do programa de segurança da entidade, que assegure a sua relevância e exaustividade em relação às operações realizadas, e

   ii) numa verificação no local da aplicação das medidas de segurança da aviação no que respeita às operações de carga pertinentes.

No caso dos agentes reconhecidos dos países terceiros, o relatório de validação consiste na declaração de compromisso prevista no apêndice 6-H2 e na lista de controlo que consta do apêndice 6-C2 e, no caso dos expedidores conhecidos dos países terceiros, na declaração de compromisso prevista no apêndice 6-H3 e na lista de controlo que consta do apêndice 6-C4. O relatório de validação deve incluir igualmente uma declaração do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação, como prevista no apêndice 11-A.

6.8.5.2. Após conclusão da validação UE para efeitos da segurança da aviação em conformidade com o ponto 6.8.5.1, alínea b), o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve apresentar o relatório de validação à autoridade competente e facultar uma cópia à entidade validada.

6.8.5.3. Um controlo da conformidade realizado pela autoridade competente de um Estado-Membro ou pela Comissão pode ser considerado uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, desde que abranja todos os domínios especificados na lista de controlo constante do apêndice 6-C2 ou 6-C4, consoante o caso.

6.8.5.4. A ACC3 deve manter uma base de dados que contenha, pelo menos, as seguintes informações relativamente a cada um dos agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos sujeitos a validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o ponto 6.8.5.1, dos quais aceita diretamente carga ou correio para transporte com destino à União:

a) os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*; e

b) A natureza da atividade, excluindo informações comerciais sensíveis; e

c) os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança; e

d) O número de registo da empresa, se for o caso; e

e) Quando disponível, o relatório de validação; e

f) O identificador alfanumérico único atribuído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

▼M15

_____

▼M2

A base de dados deve estar disponível para inspeção da ACC3.

Pode ser mantida por outras entidades validadas UE para efeitos da segurança da aviação.

▼M12

_____

▼M2

6.8.6. **Não conformidade e suspensão da designação ACC3, RA3 e KC3**

6.8.6.1. *Não conformidade*

▼**M12**

1. Caso a Comissão ou uma autoridade competente detete ou receba informações escritas sobre qualquer deficiência grave relacionada com as operações de uma ACC3, um RA3 ou um KC3, que considere ter um impacto significativo no nível global de segurança da aviação na União, deve:

   a) Informar prontamente a transportadora aérea ou a entidade em causa, solicitar o envio das suas observações e exigir que sejam tomadas medidas adequadas no que se refere à deficiência grave;

   b) Informar prontamente os outros Estados-Membros e a Comissão.

   A deficiência grave referida no n.º 1 pode ser identificada durante uma das seguintes atividades:

   1) No decurso de atividades de controlo da conformidade;

   2) No decurso do exame da documentação, incluindo o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação de outros operadores que fazem parte da cadeia de abastecimento da ACC3, do RA3 ou do KC3;

   3) Após receção de informações factuais escritas de outras autoridades e/ou operadores sobre as atividades da ACC3, do RA3 ou do KC3 em causa, sob a forma de provas documentais que indiquem claramente violações da segurança.

▼**M2**

2. Caso a ACC3, o RA3 ou o KC3 não corrijam a deficiência grave detetada dentro de um determinado prazo, ou não reajam ao pedido referido no ponto 6.8.6.1, alínea a), a autoridade, ou a Comissão, deve:

   a) Desativar o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3 do operador ou da entidade em causa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento; ou

   b) Solicitar à autoridade competente responsável pela designação que desative o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3 do operador ou da entidade em causa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

   No primeiro caso, a autoridade, ou a Comissão, deve comunicar de imediato esse facto aos outros Estados-Membros e à Comissão.

3. Nenhuma transportadora aérea ou entidade cujo estatuto, respetivamente de ACC3, RA3 ou KC3, tenha sido desativado de acordo com o ponto 6.8.6.1.2 deve ser reintegrada ou incluída na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento até que lhe seja atribuída uma nova designação UE para efeitos da segurança da aviação em conformidade com o ponto 6.8.1 ou 6.8.4.

4. Caso uma transportadora aérea ou entidade perca o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3, as autoridades competentes devem tomar medidas adequadas para garantir que outras ACC3 ou outros RA3 ou KC3, sob sua responsabilidade, que operem na cadeia de abastecimento da transportadora aérea ou entidade que perdeu o estatuto, cumprem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

6.8.6.2. *Suspensão*

1. A autoridade competente que designou a ACC3, o RA3 ou o KC3 é responsável por retirar as respetivas informações da «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento»:

   a) Mediante pedido ou com o acordo da transportadora aérea ou entidade; ou

   b) Quando a ACC3, o RA3 ou o KC3 não efetuarem as operações de carga pertinentes e não reagirem ao pedido de envio de observações ou, de outro modo, obstruírem a avaliação dos riscos para a aviação.

▼M2

2. Caso uma transportadora aérea ou entidade perca o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3, as autoridades competentes devem tomar medidas adequadas para garantir que outras ACC3 ou outros RA3 ou KC3, sob sua responsabilidade, que operem na cadeia de abastecimento da transportadora aérea ou entidade que perdeu o estatuto, cumprem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

▼M12

6.8.7. **Informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI)**

6.8.7.1. Conforme o disposto no artigo 186.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, a análise de risco PLACI deve ser realizada antes da partida de um país terceiro, após receção pela autoridade aduaneira do primeiro ponto de entrada, do conjunto mínimo de dados da declaração sumária de entrada referido no artigo 106.º, n.º 2 e n.º 2-A, do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão ([1]).

6.8.7.2. No decurso da análise de risco PLACI e caso existam motivos razoáveis para que a estância aduaneira de primeira entrada suspeite que uma remessa que entra no território aduaneiro da União por via aérea pode constituir uma ameaça grave para a aviação civil, essa remessa deve ser tratada como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.7. ►M16 Uma transportadora aérea não pode carregar essa remessa para a União, a menos que as medidas previstas nos pontos 6.8.7.3 e 6.8.7.4, consoante o caso, tenham sido aplicadas de forma satisfatória. ◄

6.8.7.3. As transportadoras aéreas, os operadores, as entidades ou as pessoas de um país terceiro exceto os enumerados no apêndice 6-F e a Islândia, após receção de uma notificação da estância aduaneira de primeira entrada que exija que uma remessa seja tratada como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.8.7.2, devem:

a) Efetuar, relativamente à remessa específica, os controlos de segurança enumerados nos pontos 6.7.3 e 6.7.4 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005, no caso de uma ACC3 ou de um RA3 certificado para a realização desses controlos de segurança;

b) Assegurar que a ACC3 ou o RA3 certificado para a realização desses controlos de segurança cumpre o disposto na alínea a). Devem ser facultadas informações à estância aduaneira de primeira entrada caso a remessa vá ser ou tenha sido entregue a outro operador, entidade ou autoridade para a realização dos controlos de segurança. Esse outro operador, entidade ou autoridade deve assegurar a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) e confirmar à transportadora aérea, ao operador, à entidade ou à pessoa da qual a remessa foi recebida, tanto a realização desses controlos de segurança como os resultados obtidos;

c) Confirmar à estância aduaneira de primeira entrada tanto a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) como os resultados obtidos.

As alíneas a) e b) do primeiro parágrafo não se aplicam se os controlos de segurança solicitados tiverem sido previamente realizados. No entanto, caso existam informações sobre ameaças específicas que só tenham ficado disponíveis após a realização dos controlos de segurança anteriores, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser instados a repetir os controlos de segurança utilizando meios e métodos específicos e a facultar a confirmação referida na alínea c) do primeiro parágrafo. A transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser informados de todos os elementos e informações necessários para cumprir eficazmente o objetivo de segurança.

([1]) Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

▼M12

6.8.7.4. As transportadoras aéreas, os operadores, as entidades ou as pessoas de um país terceiro enumerado no apêndice 6-F ou da Islândia que recebam uma notificação da estância aduaneira de primeira entrada que exija que uma remessa seja tratada como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.8.7.2, devem:

a) Realizar, no que respeita à remessa específica, pelo menos os controlos de segurança estabelecidos no anexo 17 da OACI para carga ou correio de alto risco [1];

b) Garantir que os operadores, entidades ou autoridades certificadas pela autoridade competente do país terceiro para a realização desses controlos de segurança cumprem os requisitos da alínea a). Devem ser facultadas informações à estância aduaneira de primeira entrada caso a remessa vá ser ou tenha sido entregue a outro operador, entidade ou autoridade para a realização dos controlos de segurança. Esse outro operador, entidade ou autoridade deve assegurar a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) e confirmar à transportadora aérea, ao operador, à entidade ou à pessoa da qual a remessa foi recebida, tanto a realização desses controlos de segurança como os resultados obtidos;

c) Confirmar à estância aduaneira de primeira entrada tanto a realização dos controlos de segurança referidos na alínea a) como os resultados obtidos.

As alíneas a) e b) do primeiro parágrafo não se aplicam se os controlos de segurança solicitados tiverem sido previamente realizados. No entanto, caso existam informações sobre ameaças específicas que só tenham ficado disponíveis após a realização dos controlos de segurança anteriores, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser instados a repetir os controlos de segurança utilizando meios e métodos específicos e a facultar a confirmação referida na alínea c) do primeiro parágrafo. A transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa podem ser informados de todos os elementos e informações necessários para cumprir eficazmente o objetivo de segurança.

6.8.7.5. No decurso da análise de risco PLACI e caso existam motivos razoáveis para que a estância aduaneira de primeira entrada suspeite que uma remessa que entra no território aduaneiro da União por via aérea constitui uma ameaça grave para a segurança, o que a leva a emitir uma notificação de «Não Carregar», essa remessa não deve ser carregada a bordo de uma aeronave nem descarregada, conforme aplicável.

6.8.7.6. As transportadoras aéreas, os operadores, as entidades ou as pessoas de um país terceiro que recebam uma notificação da estância aduaneira de primeira entrada, que exija que uma remessa não seja carregada a bordo de uma aeronave, em conformidade com o ponto 6.8.7.5, devem:

a) Assegurar que a remessa na sua posse não é carregada a bordo de uma aeronave ou é imediatamente descarregada caso já se encontre a bordo da aeronave;

b) Confirmar que satisfez o pedido da estância aduaneira de primeira entrada no território aduaneiro da União;

c) Cooperar com as autoridades competentes do Estado-Membro da primeira estância aduaneira de entrada;

d) Informar a autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil do Estado onde está localizada a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação e do país terceiro onde se encontra atualmente a remessa, se for diferente.

6.8.7.7. Se a remessa já estiver com outra transportadora aérea, operador ou entidade ao longo da cadeia de abastecimento, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação de «Não Carregar» prevista no ponto 6.8.7.5 deve informar imediatamente essa outra transportadora aérea, operador, entidade ou pessoa de que deve:

[1] As transportadoras aéreas, os operadores e as entidades na Islândia devem aplicar os pontos 6.7.3 e 6.7.4 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005.

▼M12

a) Assegurar o cumprimento do disposto no ponto 6.8.7.6, alíneas a), c) e d);

b) Confirmar a aplicação do ponto 6.8.7.6, alínea b), à transportadora aérea, ao operador, à entidade ou à pessoa que recebeu a notificação prevista no ponto 6.8.7.5.

6.8.7.8. Caso a aeronave já tenha levantado voo com uma remessa a bordo relativamente à qual a estância aduaneira de primeira entrada tenha notificado, nos termos do ponto 6.8.7.5, que uma remessa não deve ser carregada, a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação deve informar imediatamente:

a) As autoridades competentes do Estado-Membro referido no ponto 6.8.7.6, alínea c), para efeitos de informação e comunicação com as autoridades competentes do Estado-Membro de primeiro sobrevoo na União;

b) A autoridade competente em matéria de segurança da aviação civil do país terceiro onde está localizada a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação e do país terceiro de onde partiu o voo, se for diferente.

6.8.7.9. Na sequência da notificação recebida da estância aduaneira de primeira entrada que emitiu a notificação prevista no ponto 6.8.7.5, a autoridade competente do mesmo Estado-Membro deve, conforme aplicável, executar ou garantir a execução dos protocolos de contingência em matéria de segurança pertinentes, em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro e as normas internacionais e práticas recomendadas para regular a gestão de crises e a resposta a atos de interferência ilícita, ou cooperar em quaisquer ações subsequentes neste contexto, incluindo a coordenação com as autoridades do país terceiro de partida e, se for caso disso, do país ou países de trânsito e/ou de transferência.

6.8.7.10. A transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa num país terceiro que receba uma notificação emitida pela autoridade aduaneira de um país terceiro que aplique o sistema de informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento, em conformidade com os princípios estabelecidos no quadro de normas SAFE da Organização Mundial das Alfândegas, deve assegurar a execução dos requisitos estabelecidos nos pontos 6.8.7.3 e 6.8.7.4 e nos pontos 6.8.7.6, 6.8.7.7 e 6.8.7.8.

O presente ponto aplica-se apenas às remessas de carga ou correio que preencham um dos seguintes critérios:

a) São transportadas em trânsito ou para transferência num aeroporto da União antes de chegarem ao destino final num aeroporto situado no país terceiro da autoridade aduaneira notificante;

b) São transportadas em trânsito ou para transferência num aeroporto da União antes de outra situação de trânsito ou transferência num aeroporto situado no país terceiro da autoridade aduaneira notificante.

Para efeitos dos requisitos estabelecidos no ponto 6.8.7.6, alínea c), e no ponto 6.8.7.8, alínea a), a transportadora aérea, o operador, a entidade ou a pessoa que recebe a notificação num país terceiro deve informar imediatamente as autoridades competentes do Estado-Membro de primeira aterragem na União.

Caso a aeronave já tenha levantado voo, a informação deve ser transmitida às autoridades competentes do Estado-Membro de primeiro sobrevoo na União, que devem assegurar a execução das ações referidas no ponto 6.8.7.9, em coordenação com as autoridades competentes do Estado-Membro de primeira aterragem na União.

As autoridades competentes tanto do Estado-Membro de primeiro sobrevoo na União como do Estado-Membro de primeira aterragem na União devem informar a respetiva autoridade aduaneira.

▼B

APÊNDICE 6-A

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — AGENTE RECONHECIDO

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os respetivos atos de execução,

Declaro que,

— tanto quanto é do meu conhecimento, as informações contidas no programa de segurança da empresa são autênticas e exatas,

— as práticas e os procedimentos estabelecidos neste programa de segurança serão aplicados e observados em todas as instalações por ele abrangidas,

— o programa de segurança será ajustado e adaptado de modo a ter em conta todas as alterações relevantes que venham a ser futuramente introduzidas na legislação da União, a não ser que [nome da empresa] informe [nome da autoridade competente] de que pretende cessar a atividade como agente reconhecido,

— [nome da empresa] comunicará a [nome da autoridade competente] por escrito:

▼M15

a) Quaisquer alterações menores previstas ao seu programa de segurança, como sejam o nome da empresa, o endereço da empresa, o nome do responsável pela segurança ou os dados de contacto, a mudança da pessoa que requer acesso à base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, rapidamente e no prazo máximo de 7 dias úteis anteriores à data das alterações previstas; e

▼B

b) Quaisquer grandes alterações previstas, como sejam novos procedimentos de rastreio, grandes obras de construção que possam afetar o cumprimento da legislação aplicável da União ou a mudança de instalações/endereço, com uma antecedência mínima de 15 dias úteis em relação à data de início/da alteração prevista,

— para assegurar o cumprimento da legislação aplicável da União, [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspeções, sempre que for necessário, e a proporcionar acesso a todos os documentos, a pedido dos inspetores,

— [nome da empresa] comunicará a [nome da autoridade competente] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para a segurança da carga aérea/do correio aéreo, designadamente qualquer tentativa de ocultar artigos proibidos nas remessas,

— [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, ao abrigo do programa de segurança da empresa; e

— [nome da empresa] informará [nome da autoridade competente] no caso de:

a) Cessar a sua atividade;

b) Deixar de tratar carga aérea/correio aéreo; ou

c) Deixar de poder cumprir os requisitos da legislação aplicável da União.

([1]) Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-B

GUIA PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS

O presente guia contribuirá para avaliar as medidas de segurança tomadas em cumprimento dos critérios aplicáveis aos expedidores conhecidos, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] e nos respetivos atos de execução. Deste modo, permitirá garantir o cumprimento dos requisitos necessários antes da organização de uma visita de validação oficial no terreno.

É importante que o validador possa contactar as pessoas adequadas durante a visita de validação (nomeadamente os responsáveis pela segurança e pelo recrutamento do pessoal). As avaliações do validador serão registadas numa lista de controlo UE. Uma vez preenchida a lista de controlo de validação, as informações nela contidas serão tratadas como informações classificadas.

Importa notar que a lista de controlo UE inclui dois tipos de perguntas: 1) perguntas cuja resposta negativa implica automaticamente a impossibilidade de aceitação como expedidor conhecido e 2) perguntas que serão utilizadas para elaborar um quadro geral das disposições de segurança tomadas, de modo a permitir ao validador retirar uma conclusão global. As áreas em que será automaticamente registada uma «não aprovação» são identificadas a seguir pelos requisitos indicados a negrito. Em caso de «não aprovação» relativamente aos requisitos indicados a **negrito**, serão apresentadas as razões e formuladas recomendações sobre os ajustamentos necessários à aprovação.

No caso dos titulares de certificados AEO referidos no artigo 14.º-A, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão [2] (designados por certificados AEOF e AEOS) e se a instalação relativamente à qual é requerido o estatuto de expedidor conhecido tiver sido aprovada pelas autoridades aduaneiras numa data não anterior a 3 anos a contar da data em que foi requerido o estatuto de expedidor conhecido, é necessário preencher a parte 1 (Organização e responsabilidades), que deve ser devidamente assinada por um representante legal da empresa, bem como a declaração de compromisso da «Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos» que consta do apêndice 6-C.

Introdução

A carga deve ser originária da própria empresa, das instalações a inspecionar. Isto inclui o fabrico nas instalações e as operações de recolha e embalagem, em que os artigos não são identificáveis como carga aérea até serem selecionados para satisfazer uma encomenda (ver igualmente a nota).

Será necessário **determinar em que casos uma remessa de carga/correio passa a ser identificável como carga aérea/correio aéreo** e demonstrar que são adotadas as medidas necessárias para a proteger contra interferências ou manipulações não autorizadas. Devem ser proporcionados dados sobre a produção, a embalagem, o armazenamento e/ou a expedição.

[1] Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

[2] Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO L 253 de 11.10.1993, p. 1).

▼B

Organização e responsabilidades

Será necessário introduzir os dados da organização (nome, número de IVA ou número de registo na Câmara de Comércio ou número de registo da empresa, se aplicável, número do certificado AEO e data do último controlo da instalação pelas autoridades aduaneiras, se aplicável), o endereço das instalações a validar e o endereço principal da organização (caso seja diferente do das instalações a validar). Deve ser indicada a data da última visita de validação e o último identificador alfanumérico único (se aplicável), bem como o ramo de atividade, o número aproximado de trabalhadores das instalações, o nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea/do correio aéreo e os dados de contacto.

Processo de recrutamento do pessoal

Devem ser prestadas informações sobre o processo de recrutamento do pessoal (permanente, temporário ou contratado por agências, motoristas) com acesso a carga aérea/correio aéreo identificável. O processo de recrutamento deve incluir **uma verificação dos antecedentes laborais ou um inquérito pessoal**, em conformidade com o ponto 11.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. A visita de validação no terreno incluirá uma entrevista com o responsável pelo recrutamento do pessoal. Devem ser apresentadas provas (por exemplo, formulários em branco) que confirmem os procedimentos da empresa. Este processo de recrutamento abrange o pessoal recrutado a partir de 29 de abril de 2010.

Processo de formação do pessoal no domínio da segurança

Será necessário demonstrar que **todo o pessoal** (permanente, temporário ou contratado por agências, motoristas) **com acesso a carga aérea/correio aéreo recebeu formação adequada de sensibilização para a segurança**. Esta formação deve obedecer ao disposto no ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Os registos individuais relativos à formação devem constar do processo. **Além disso, será necessário demonstrar que todo o pessoal competente responsável pela realização dos controlos de segurança recebeu formação inicial ou contínua, em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998**.

Segurança física

Será necessário demonstrar de que forma é garantida a proteção das instalações (por exemplo, vedação física ou barreira) e são aplicados os procedimentos de controlo do acesso pertinentes. Se for caso disso, devem ser prestadas informações pormenorizadas sobre eventuais sistemas de alarme e/ou de televisão em circuito fechado. **O controlo dos acessos à zona de tratamento ou armazenamento da carga aérea/do correio aéreo é essencial.** Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga aérea/ao correio aéreo devem ser securizados ou de acesso controlado.

Produção (se aplicável)

Será necessário demonstrar que a zona de produção é de acesso controlado e que o processo de produção é supervisionado. Se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante a produção, será necessário demonstrar **que são adotadas medidas para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

Embalagem (se aplicável)

Será necessário demonstrar que a zona de embalagem é de acesso controlado e que o processo de embalagem é supervisionado. Se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante a embalagem, será necessário demonstrar **que são adotadas medidas para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

▼B

Será necessário facultar pormenores sobre o processo de embalagem e demonstrar que todos os produtos acabados são objeto de controlos antes da embalagem.

Importa descrever a embalagem exterior acabada e demonstrar a sua robustez. Será também necessário demonstrar que a embalagem exterior acabada é inviolável, por exemplo mediante a utilização de selos numerados, fita de segurança, carimbos especiais ou caixas de cartão fechadas com fita. Importa igualmente demonstrar que estes objetos são conservados em condições de segurança quando não estão a ser utilizados e que a sua entrega é controlada.

Armazenamento (se aplicável)

Será necessário demonstrar que a zona de armazenamento é de acesso controlado. Se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante o armazenamento, será necessário demonstrar **que são adotadas medidas para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

Por último, **será necessário demonstrar que a carga aérea/o correio aéreo acabados e embalados são objeto de controlos antes da expedição**.

Expedição (se aplicável)

Será necessário demonstrar que a zona de expedição é de acesso controlado. Se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante a expedição, será necessário demonstrar **que são adotadas medidas para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

Transporte

Será necessário prestar informações pormenorizadas sobre o método de transporte da carga/do correio para as instalações do agente reconhecido.

Em caso de transporte por conta própria, será necessário demonstrar que os motoristas dispõem de formação de nível adequado. **Em caso de recurso a um contratante, importa garantir que a) a carga aérea/o correio aéreo foi selado ou embalado pelo próprio, de modo a assegurar a sua inviolabilidade e que b) o transportador assinou a declaração prevista no apêndice 6-E do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.**

Se for responsável pelo transporte de carga aérea/correio aéreo, deve demonstrar que os meios de transporte utilizados **podem oferecer garantias de segurança**, quer recorrendo a selos, se exequível, quer a qualquer outro método. Caso sejam usados selos numerados, será necessário demonstrar que estes são de acesso controlado e que os números constam de um registo; caso sejam usados outros métodos, será necessário demonstrar a forma como é garantida a inviolabilidade da carga/do correio e/ou a sua conservação em condições de segurança. Além disso, será necessário demonstrar que são adotadas medidas de verificação da identidade dos motoristas dos veículos de recolha da carga aérea/do correio aéreo. Importa igualmente demonstrar que é garantida a segurança da carga/do correio à saída das instalações. **Será necessário demonstrar que a carga aérea/o correio aéreo estão protegidos contra interferências não autorizadas durante o transporte.**

Se as disposições relacionadas com o transporte para a recolha da carga aérea/do correio aéreo a partir das instalações tiverem sido tomadas por um agente reconhecido, não será necessário apresentar provas da formação do motorista ou cópia da declaração do transportador.

Responsabilidades do expedidor

O expedidor deve declarar que aceita inspeções sem aviso prévio pelos inspetores da autoridade competente para efeitos de monitorização destas normas.

▼B

O expedidor deve igualmente declarar que facultará a [nome da autoridade competente] os dados pertinentes o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 10 dias úteis, caso:

a) A responsabilidade global pela segurança seja atribuída a uma pessoa distinta da designada;

b) Se verifiquem quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;

c) A empresa cesse a sua atividade, deixe de tratar carga aérea/correio aéreo ou de poder cumprir os requisitos impostos pela legislação da UE pertinente.

Por último, deve declarar que manterá as normas de segurança até à próxima visita de validação e/ou inspeção no terreno.

Importa igualmente assumir total responsabilidade pela declaração e assinar o documento de validação.

NOTAS

Engenhos explosivos e incendiários

As remessas de carga podem incluir engenhos explosivos e incendiários montados, desde que sejam integralmente cumpridas todas as regras de segurança.

Remessas de outras fontes

Um expedidor conhecido pode transferir remessas provenientes de outras fontes para um agente reconhecido, desde que:

a) Sejam separadas das suas próprias remessas; e

b) A origem esteja claramente indicada na remessa ou na documentação que a acompanha.

Todas estas remessas devem ser sujeitas a rastreio antes de serem carregadas na aeronave.

APÊNDICE 6-C

LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS

Notas sobre o preenchimento:

O preenchimento deste formulário deve ter em conta os seguintes aspetos:

— As rubricas assinaladas com* correspondem a dados obrigatórios e DEVEM ser preenchidas.

— Se a resposta a uma pergunta a **negrito** for **NÃO**, a validação **DEVE** concluir-se por uma **NÃO APROVAÇÃO**. Este critério não se aplica quando as perguntas não são pertinentes.

— A avaliação global só pode concluir-se por uma **APROVAÇÃO** após a assinatura, na última página, da declaração de compromisso pelo expedidor.

— O original da declaração de compromisso deve ser conservado ou disponibilizado à autoridade competente até ao termo da validação. O expedidor deve igualmente receber uma cópia da declaração.

▼B

PARTE 1

Organização e responsabilidades

1.1. Data da validação (*)	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior e identificador único, quando aplicável	
dd/mm/aaaa	
UNI	
1.3. Nome da organização a validar (*)	
Nome Número de IVA/número de registo na Câmara de Comércio/número de registo da empresa (se aplicável)	
1.4. Informações sobre o certificado AEOF ou AEOS, quando aplicável	
Número do certificado AEO	
Data da última verificação das instalações pelas autoridades aduaneiras	
1.5. Endereço da instalação a validar (*)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
País	
1.6. Endereço principal da organização (caso seja diferente do das instalações a validar, desde que seja no mesmo país)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
País	
1.7. Natureza da(s) atividade(s) — tipos de carga tratados	

▼B

1.8. Indicar se o candidato é responsável por um dos seguintes aspetos:	
a) Produção b) Embalagem c) Armazenamento d) Expedição e) Outro, especificar	
1.9. Número aproximado de trabalhadores nas instalações	
1.10. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea/do correio aéreo (*)	
Nome	
Cargo	
1.11. Número de telefone de contacto	
N.º de tel.	
1.12. Endereço eletrónico (*)	
Correio eletrónico	

PARTE 2

Carga aérea/correio aéreo identificável

Objetivo: estabelecer o ponto (ou local) em que a carga/o correio passa a ser identificável como carga aérea/correio aéreo.

2.1 Mediante inspeção das zonas de produção, embalagem, armazenamento, seleção, expedição e de quaisquer outras zonas pertinentes, determinar em que momento e de que forma uma remessa de carga aérea/correio aéreo se torna identificável como tal.
Descrever:

N.B.: **Nas partes 5 a 8, devem ser prestadas informações pormenorizadas sobre a proteção da carga aérea/do correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas.**

PARTE 3

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: garantir que todo o pessoal (permanente, temporário, contratado por agências, motoristas) com acesso a carga aérea/correio aéreo identificável foi sujeito a verificação dos antecedentes laborais e/ou a inquéritos pessoais e recebeu formação em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Além disso, garantir que todo o pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança no respeitante às provisões recebeu formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Para determinar se as perguntas 3.1 e 3.2 são a **negrito** *(caso em que, se a resposta for NÃO, o processo deve concluir-se por uma não aprovação), é necessário ter em conta as regras nacionais aplicáveis do Estado em que as*

▼B

instalações estão situadas. No entanto, pelo menos uma destas duas perguntas deve aparecer a **negrito**, *o que também permite, em caso de realização do inquérito pessoal, não exigir uma verificação dos antecedentes laborais. O responsável pela realização dos controlos de segurança deve ser sempre submetido a um inquérito pessoal.*

3.1. **Existe um processo de recrutamento de todo o pessoal com acesso a carga aérea/ /correio aéreo identificável que inclua uma verificação dos antecedentes laborais, em conformidade com o ponto 11.1.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/ /1998.** Este critério aplica-se ao pessoal recrutado após 29 de abril de 2010.	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que tipo?	
3.2. **O processo de recrutamento inclui igualmente um inquérito pessoal, nomeadamente uma verificação do registo criminal, em conformidade com o ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.** Este critério aplica-se ao pessoal recrutado após 29 de abril de 2010.	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que tipo?	
3.3. **O processo de nomeação da pessoa designada como responsável pela realização e supervisão dos controlos de segurança nas instalações inclui uma exigência de inquérito pessoal, nomeadamente uma verificação do registo criminal, em conformidade com o ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.**	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	

▼M15

3.4. **O pessoal que tem acesso sem supervisão a carga/correio aéreos identificáveis e o pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança recebe formação no domínio da segurança em conformidade com o ponto 11.2.3.9 antes de lhe ser concedido acesso sem supervisão a carga/correio aéreos identificáveis?**	

▼B

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
3.5. **O pessoal (a que se refere o ponto acima) frequentou cursos de atualização com a frequência estabelecida para esta formação?**	
SIM ou NÃO	
3.6. **Avaliação — As medidas adotadas são suficientes para garantir que todo o pessoal com acesso a carga aérea/correio aéreo identificável, bem como o pessoal que realiza controlos de segurança, foi devidamente recrutado e formado em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.**	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

▼B

PARTE 4

Segurança física

Objetivo: determinar se o nível de segurança (física) no local ou nas instalações é suficiente para proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências não autorizadas.

4.1. As instalações são fisicamente protegidas por uma vedação ou barreira?	
SIM ou NÃO	
4.2. Todos os pontos de acesso às instalações são de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
4.3. Em caso afirmativo, o controlo dos pontos de acesso é feito de forma:	
Pessoal	
Manual	
Automática	
Eletrónica	
Outra, especificar	
4.4. O edifício é de construção sólida?	
SIM ou NÃO	
4.5. O edifício dispõe de um sistema de alarme eficaz?	
SIM ou NÃO	
4.6. O edifício dispõe de um sistema de televisão em circuito fechado eficaz?	
SIM ou NÃO	
4.7. Em caso afirmativo, as imagens de televisão em circuito fechado são gravadas?	
SIM ou NÃO	
4.8. Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga aérea/ao correio aéreo identificável oferecem garantias de segurança ou são de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
4.9. Em caso negativo, especificar as razões.	
4.10. **Avaliação: as medidas tomadas pela organização são suficientes para impedir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga aérea/o correio aéreo identificável é tratado ou armazenado?**	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

▼B

PARTE 5

Produção

Objetivo: proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas.

Caso o produto possa ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante o processo de produção, responder às perguntas seguintes:

5.1. A zona de produção é de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
5.2. Em caso afirmativo, como?	
5.3. O processo de produção é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
5.4. Em caso afirmativo, como?	
5.5. Existem controlos para prevenir a manipulação na fase de produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
5.6. **Avaliação: as medidas tomadas pela organização são suficientes para proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a produção?**	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

PARTE 6

Embalagem

Objetivo: proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas.

Caso o produto possa ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante o processo de embalagem, responder às perguntas seguintes:

6.1. O processo de embalagem é supervisionado?
SIM ou NÃO
6.2. Em caso afirmativo, como?
6.3. Descrever a embalagem exterior acabada:
a) A embalagem exterior acabada é robusta?
SIM ou NÃO Descrever:

▼B

b) A embalagem exterior acabada é inviolável?	
SIM ou NÃO	
Descrever:	
6.4. a) São usados selos numerados, fita de segurança, carimbos especiais ou caixas de cartão com fita para garantir a inviolabilidade da carga aérea/do correio aéreo?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo:	
6.4. b) As reservas de selos, fita de segurança ou carimbos especiais são conservadas em condições de segurança quando não estão a ser utilizadas?	
SIM ou NÃO	
Descrever:	
6.4. c) A entrega de selos numerados, fita de segurança e/ou carimbos é sujeita a controlo?	
SIM ou NÃO	
Descrever:	
6.5. Em caso de resposta afirmativa à pergunta 6.4 a), indicar o método de controlo.	
6.6. **Avaliação: os processos de embalagem são suficientes para proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências e/ou manipulações não autorizadas?**	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

PARTE 7

Armazenamento

Objetivo: proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas.

Caso o produto possa ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante o processo de armazenamento, responder às perguntas seguintes:

7.1. A carga aérea/o correio aéreo acabado e embalado é armazenado em condições de segurança e subordinado a controlo da inviolabilidade?
SIM ou NÃO
7.2. **Avaliação: os processos de armazenamento são suficientes para proteger a carga aéreo/ /o correio aéreo identificável contra interferências e/ou manipulações não autorizadas?**
SIM ou NÃO
Em caso negativo, especificar as razões.

▼B

PARTE 8

Expedição

Objetivo: proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas.

Caso o produto possa ser identificado como carga aérea/correio aéreo durante o processo de expedição, responder às perguntas seguintes:

8.1. A zona de expedição é de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
8.2. Em caso afirmativo, como?	
8.3. Quem tem acesso à zona de expedição?	
Trabalhadores?	
SIM ou NÃO	
Motoristas?	
SIM ou NÃO	
Visitantes?	
SIM ou NÃO	
Contratantes?	
SIM ou NÃO	
8.4. **Avaliação: é suficiente a proteção da carga aérea/do correio aéreo contra interferências ou manipulações não autorizadas na zona de expedição?**	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

PARTE 8A

Remessas de outras fontes

Objetivo: estabelecer os procedimentos necessários para tratar remessas que não sejam securizadas.

Responder a estas perguntas apenas no caso de serem aceites para transporte aéreo remessas provenientes de outras empresas.

8A.1. **A empresa aceita para transporte aéreo remessas de carga provenientes de outras empresas?**	
SIM ou NÃO	
8A.2. Em caso afirmativo, como as mantém separadas da própria carga e as identifica junto do agente reconhecido/transportador?	

▼B

PARTE 9

Transporte

Objetivo: proteger a carga aérea/o correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas.

9.1. Como é efetuado o transporte da carga aérea/do correio aéreo para o agente reconhecido?	
a) Pelo próprio agente reconhecido ou por conta deste?	
SIM ou NÃO	
b) Pelo expedidor, com os seus próprios meios de transporte?	
SIM ou NÃO	
c) Mediante recurso do expedidor a um contratante?	
SIM ou NÃO	
9.2. **Caso o expedidor recorra a um contratante:** — **a carga aérea/o correio aéreo é selado ou embalado antes do transporte, de modo a garantir a sua inviolabilidade? e** — **a declaração do transportador foi assinada?**	
SIM ou NÃO	
Responder às perguntas abaixo apenas em caso de resposta afirmativa às perguntas 9.1 b) ou 9.1 c). 9.3. O compartimento de carga do veículo permite realizar o transporte em condições de segurança?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar de que modo.	
9.4. a) Caso o compartimento de carga do veículo permita realizar o transporte em condições de segurança, são utilizados selos numerados?	
SIM ou NÃO	
b) Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso a estes é controlado e os números são registados no momento da entrega?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar de que modo.	
9.5. Se o compartimento de carga do veículo não permitir realizar o transporte em condições de segurança, é garantida a inviolabilidade da carga aérea/do correio aéreo?	
SIM ou NÃO	

▼B

9.6. Em caso afirmativo, descrever o método utilizado para garantir a inviolabilidade.	
9.7. Em caso negativo, como é garantida a segurança?	
9.8. **Avaliação: as medidas são suficientes para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?**	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

Declaro que:

— **Aceito a realização de inspeções sem aviso prévio pelos inspetores da autoridade competente para efeitos de monitorização destas normas. A deteção de lacunas graves no domínio da segurança por parte do inspetor poderá conduzir à retirada do estatuto de expedidor conhecido.**

— **Facultarei a [nome da autoridade competente] os dados pertinentes o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 10 dias úteis, caso:**

  — **a responsabilidade global pela segurança seja atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.10;**

  — **se verifiquem quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança; e**

  — **a empresa cesse a sua atividade, deixe de tratar carga aérea/correio aéreo ou de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União.**

— **Manterei em vigor as normas de segurança até à próxima visita de validação e/ou inspeção no terreno.**

— **Assumo total responsabilidade pela presente declaração.**

Assinatura	
Cargo na empresa	

Avaliação (e notificação)

Aprovado/Não aprovado	
Se a avaliação global se concluir por uma não aprovação, mencionar a seguir os domínios em que o expedidor não alcança o nível exigido de segurança ou apresenta uma vulnerabilidade específica. Formular igualmente recomendações sobre os ajustamentos necessários para obter o nível exigido e, por conseguinte, a aprovação.	
Assinatura	
(Nome do validador)	

▼M2

APÊNDICE 6-C2

LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA AGENTES RECONHECIDOS DE PAÍSES TERCEIROS VALIDADOS UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

As entidades de países terceiros têm a possibilidade de se tornarem parte de uma cadeia de abastecimento segura de uma ACC3 *(transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro*), solicitando a designação como agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3). Um RA3 é uma entidade de movimentação de carga localizada num país terceiro e validada e aprovada como tal com base numa validação UE para efeitos da segurança da aviação.

Um RA3 deve garantir que foram realizados os controlos de segurança, incluindo o rastreio, quando aplicável, das remessas com destino à União e que as remessas foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até serem carregadas numa aeronave ou entregues a uma ACC3 ou a outro RA3.

As condições prévias para transportar carga aérea ou correio aéreo para a União [1] ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça estão definidas no Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação a fim de avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou ao correio aéreo [2] com destino à UE ou ao EEE pela entidade que pretende ser designada como RA3 ou sob a sua responsabilidade. A lista de controlo deve ser utilizada apenas nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea b), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo para ACC3.

No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada. Fazem parte integrante do relatório de validação, no mínimo, os seguintes elementos:

— a lista de controlo preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada, e

— a declaração de compromisso (apêndice 6-H2 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998), assinada pela entidade validada, e

— uma declaração de independência (apêndice 11-A do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998) em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

A numeração das páginas, a data da validação UE para efeitos da segurança da aviação e a aposição de uma rubrica em cada página pelo agente de validação e pela entidade validada constituem a prova da integridade do relatório de validação.

O RA3 deve poder utilizar o relatório nas suas relações comerciais com qualquer ACC3 e, se aplicável, qualquer RA3.

---

(1) Os Estados-Membros da União: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia e Suécia.

(2) A carga aérea, o correio aéreo ou as aeronaves com destino à UE ou ao EEE constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea, ao correio aéreo ou às aeronaves com destino à União e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

▼M2

Por norma, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

A Parte 5 — Rastreio e a Parte 6 — Carga ou correio de alto risco (CCAR) devem ser avaliadas de acordo com os requisitos dos Capítulos 6.7 e 6.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

Notas sobre o preenchimento:

— Todas as partes aplicáveis e relevantes da lista de controlo têm de ser preenchidas em conformidade com o modelo de negócios e operações da entidade que está a ser validada. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.

— Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Identificação da entidade validada e do agente de validação

1.1. Data(s) da validação	
Utilizar um formato de data exata, por exemplo de 1.10.2012 a 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior, se for caso disso	
dd/mm/aaaa	
Número de registo anterior do RA3, quando disponível	
Certificado AEO ou estatuto C-TPAT ou outras certificações, quando disponíveis	
1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação	
Nome	
Empresa/organização/autoridade	
Identificador alfanumérico único (IAU)	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	

▼**M2**

1.4. Nome da entidade	
Nome	
Número de identificação da empresa (por exemplo, número de identificação do registo comercial, se aplicável)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.5. Endereço principal da organização (se for diferente do das instalações a validar)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.6. Natureza da atividade — Possibilidade de mais de um tipo de atividade	
a) Apenas transporte de carga aérea b) Transporte aéreo e outros modos de transporte c) Transitário com instalações de carga d) Transitário sem instalações de carga e) Agente de movimentação de carga f) Outras	
1.7. O candidato	
a) Recebe carga de outro agente reconhecido de um país terceiro	

▼M2

b) Recebe carga de expedidores conhecidos de um país terceiro	
c) Recebe carga de expedidores avençados de um país terceiro	
d) Recebe carga isenta	
e) Rastreia carga	
f) Armazena carga	
g) Outro, especificar	
1.8. Número aproximado de trabalhadores nas instalações	
Número	
1.9. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea ou do correio aéreo do país terceiro	
Nome	
Cargo	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	

PARTE 2

Organização e responsabilidades do agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação

Objetivo: é proibido transportar carga aérea ou correio aéreo para a UE ou o EEE que não tenha sido submetido aos controlos de segurança. A carga e o correio entregues por um RA3 a uma ACC3 ou a outro RA3 só podem ser aceites como carga ou correio seguro se forem submetidos aos controlos de segurança pelo RA3. Os dados relativos a tais controlos constam das partes seguintes da lista de controlo.

O RA3 deve dispor de procedimentos que garantam a realização de controlos de segurança adequados a toda a carga aérea e a todo o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, e a proteção da carga ou do correio seguro até à sua transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Os controlos de segurança dever assumir uma das formas seguintes:

a) Rastreio físico de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos;

b) Outros controlos de segurança, que fazem parte de um sistema de segurança da cadeia de abastecimento, que oferecem garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos e que foram realizados por outro RA3, KC3 ou AC3 designado pelo RA3.

Referência: O ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. A entidade elaborou um programa de segurança?	
SIM ou NÃO	
Se a resposta for negativa, passar diretamente para o ponto 2.5.	
2.2. Programa de segurança da entidade	
Data — utilizar um formato preciso, por exemplo dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa de segurança é apresentado e/ou aprovado pela autoridade competente do Estado da entidade? Em caso afirmativo, descrever o processo.	
2.3. O programa de segurança abrange, de forma suficiente, os elementos mencionados nas partes 3 a 9 da lista de controlo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
2.4. O programa de segurança é concludente, sólido e completo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
2.5. A entidade instituiu um sistema destinado a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo é submetido aos controlos de segurança adequados antes de ser transferido para uma ACC3 ou para outro RA3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
2.6. A entidade dispõe de um sistema de gestão (por exemplo, instrumentos, instruções) para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou proposto pela autoridade competente ou por outra entidade.	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.	

▼M2

2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o caráter concludente e a solidez do processo	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 3

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários, o RA3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga aérea ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea securizada deve possuir todas as competências necessárias para o desempenho das suas funções e ser devidamente formado.

A fim de realizar tal objetivo, o RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que todo o pessoal (incluindo o pessoal permanente, temporário, contratado por agências e motoristas), com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo, que está a ser ou foi submetido aos controlos de segurança:

a) Foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do RA3 validadas; e

b) Concluiu uma formação inicial e contínua no domínio da segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do RA3 validadas.

Nota:

— Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança e/ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).

— A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais, contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração em que indica eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

3.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta a carga aérea/correio aéreo securizado é sujeito a verificações dos antecedentes laborais que avaliam os dados pessoais e as competências?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	

▼**M2**

3.2. Este procedimento inclui:	
☐ Inquérito pessoal ☐ Verificação dos antecedentes laborais ☐ Verificação dos antecedentes criminais ☐ Entrevistas ☐ Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
3.3. Existe um procedimento que garante que o responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nas instalações está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalia os dados pessoais e as competências?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	
3.4. Este procedimento inclui:	
☐ Inquérito pessoal ☐ Verificação dos antecedentes laborais ☐ Verificação dos antecedentes criminais ☐ Entrevistas ☐ Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
3.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo securizado recebe formação no domínio da segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga ou correio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação.	
3.6. O pessoal que aceita, rastreia ou assegura a proteção da carga aérea ou do correio aéreo recebe formação específica relacionada com as suas funções?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração dos cursos de formação.	
3.7. O pessoal referido nos pontos 3.5 e 3.6 recebe formação contínua?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência da formação contínua.	

▼M2

3.8. Conclusão: as medidas relativas ao recrutamento e à formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso à carga aérea ou ao correio aéreo securizado foi devidamente recrutado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 4

Procedimentos de aceitação

Objetivo: o RA3 pode receber carga ou correio de outro RA3, de um KC3, de um AC3 ou de um expedidor desconhecido. O RA3 deve dispor de procedimentos adequados de aceitação da carga e do correio, que lhe permitam determinar se uma remessa provém de uma cadeia de abastecimento segura ou não e, em seguida, quais as medidas de segurança a aplicar.

Ao aceitar quaisquer remessas, o RA3 deve estabelecer o estatuto da entidade da qual recebe as remessas, verificando se o identificador alfanumérico único (IAU) da entidade que entrega a remessa está mencionado na documentação de acompanhamento e confirmando se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa está indicada como ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento para o aeroporto ou local específico, se for caso disso.

Se não houver indicação do IAU na documentação ou se o estatuto da transportadora aérea ou da entidade na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento não estiver ativo, as remessas devem ser tratadas pelo RA3 como provenientes de fonte desconhecida.

Além disso, um RA3 deve manter uma base de dados que contenha, pelo menos, as seguintes informações relativamente a cada um dos agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos sujeitos a validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o ponto 6.8.5.1, dos quais aceita diretamente carga ou correio para entrega a uma ACC3 com o objetivo de ser transportado com destino à União:

a) Os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*;

b) A natureza da atividade, excluindo informações comerciais sensíveis;

c) Os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança;

d) O número de registo da empresa, se for o caso;

e) Quando disponível, o relatório de validação;

f) O identificador alfanumérico único atribuído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Referência: pontos 6.8.3.1, 6.8.3.5 e 6.8.5.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: Um RA3 só pode aceitar uma carga de um AC3 como carga segura, se tiver ele próprio designado esse expedidor como AC3, em conformidade com o ponto 6.8.3.1, alínea c), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, e se se responsabilizar pela carga entregue por esse expedidor.

▼**M2**

4.1. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se esta provém de outro RA3, de um KC3, de um AC3 ou de um expedidor desconhecido?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como?	
4.2. A entidade verifica a indicação IAU na documentação que acompanha as remessas recebidas de outra ACC3 ou outro RA3 ou KC3 e confirma o estado ativo da ACC3 ou do RA3 ou KC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento?	
SIM ou NÃO	
4.3. No caso de a documentação de acompanhamento não mencionar o IAU ou de a entidade que enviou a carga não estar ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, a entidade dispõe de um procedimento que garanta o tratamento da remessa como uma expedição proveniente de fonte desconhecida?	
SIM ou NÃO	
4.4. A entidade designa os expedidores como AC3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento e as garantias exigidas pela entidade ao expedidor.	
4.5. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se o seu destino é um aeroporto da UE ou do EEE?	
SIM ou NÃO — explicar.	
4.6. Em caso afirmativo, a entidade submete toda a carga aérea ou correio aéreo aos mesmos controlos de segurança quando o destino é um aeroporto da UE ou do EEE?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento.	
4.7. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se esta deve ser considerada carga e correio de alto risco (CCAR) (ver definição na parte 6), incluindo as remessas entregues através de modos de transporte que não o aéreo?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como? Descrever o procedimento.	
4.8. Quando aceita uma remessa securizada, a entidade validada apura se esta foi protegida contra interferências ou manipulações não autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever por que meios (por exemplo, a utilização de selos, fechos e inspeção).	

▼M2

4.9. A pessoa que efetua a entrega deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?	
SIM ou NÃO	
4.10. Existe um processo para identificar as remessas que exigem rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como?	
4.11. Conclusão: os procedimentos de aceitação são suficientes para demonstrar que a carga aérea ou o correio aéreo com destino a um aeroporto da UE ou do EEE provém de uma cadeia de abastecimento segura ou necessita de ser sujeito a rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 5

Rastreio

Objetivo: quando o RA3 aceita carga e correio não proveniente de uma cadeia de abastecimento segura, o RA3 deve submeter essas remessas a um rastreio adequado antes de estas poderem ser entregues a uma ACC3 como carga que foi objeto de medidas de segurança. O RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e o correio aéreo com destino à UE e ao EEE para transferência, em trânsito ou para descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da União, que devem ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

Se o rastreio da carga aérea ou do correio aéreo for realizado pela autoridade competente, ou em nome desta, no país terceiro, o RA3 deve declarar tal facto e especificar o modo como é garantido um rastreio adequado.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

▼**M2**

5.1. O rastreio é efetuado em nome da entidade por outra entidade?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores: — Empresa privada de rastreio — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra Especificar a natureza do acordo ou contrato entre a entidade validada e a entidade que realiza o rastreio em seu nome.	
5.2. A entidade pode requerer os controlos de segurança adequados, caso o rastreio seja realizado por uma das entidades supramencionadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, fornecer pormenores.	
5.3. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela entidade (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada por esses prestadores de serviços?	
5.4. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga aérea e o correio aéreo?	
Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga aérea e do correio aéreo (por exemplo, fabricante, tipo, versão de *software*, norma e número de série) relativamente a todos os métodos usados.	
5.5. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) ou da Administração responsável pela Segurança dos Transportes (TSA) dos EUA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	

▼M2

Em caso negativo, mencionar pormenores sobre a aprovação do equipamento e respetiva data, bem como quaisquer indicações da sua conformidade com as normas da UE em matéria de equipamentos.	
5.6. O equipamento é utilizado de acordo com o conceito de operações (CONOPS) do fabricante e é objeto de testes e manutenção periódicos?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
5.7. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, é assegurado um processo de treino inicial e contínuo, aprovação e controlo de qualidade de nível equivalente aos requisitos da UE ou TSA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação.	
5.8. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, o procedimento de rastreio utilizado assegura um nível equivalente ao exigido pelas normas da UE ou TSA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação.	
5.9. A natureza da remessa é tomada em consideração durante o rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever de que forma é assegurado que o método de rastreio selecionado é de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos.	
5.10. Existe um processo que permite apurar a causa do alarme acionado pelo equipamento de rastreio? Para alguns equipamentos (por exemplo, equipamento de raios X), o alarme é acionado pelo próprio operador.	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo que permite apurar a causa do alarme, de modo a oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.	

▼M2

Em caso negativo, descrever o que acontece à remessa.	
5.11. Há remessas isentas de rastreio de segurança?	
SIM ou NÃO	
5.12. Existem isenções que não estão em conformidade com a lista da União?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	
5.13. A zona de rastreio é de acesso controlado, reservado ao pessoal autorizado e formado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
5.14. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade e/ou de testes?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
5.15. Conclusão: a carga aérea ou o correio aéreo é rastreado por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, cujo nível é suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 6

Carga ou correio de alto risco (CCAR)

Objetivo: as remessas provenientes de ou transferidas para locais considerados de alto risco pela União, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação significativa, devem ser consideradas carga e correio de alto risco (CCAR). Estas remessas devem ser rastreadas de acordo com instruções específicas. O RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a CCAR com destino à UE ou ao EEE é identificada e submetida a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

A ACC3 à qual o RA3 entrega a carga aérea ou o correio aéreo para transporte está autorizada a comunicar ao RA3 informações pertinentes atualizadas sobre as origens do alto risco.

▼**M2**

O RA3 deve aplicar as mesmas medidas, independentemente de receber carga e correio de alto risco de uma transportadora aérea ou através de outros modos de transporte.

Referência: ponto 6.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: A CCAR autorizada a ser transportada para a UE/o EEE deve obter o estatuto de segurança «SHR», que significa que pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para as remessas de alto risco.

6.1. O pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga aérea e o correio aéreo que devem ser tratados como carga e correio de alto risco (CCAR)?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
6.2. A entidade dispõe de procedimentos para a identificação de CCAR?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
6.3. A CCAR é sujeita a procedimentos de rastreio específicos de acordo com a legislação da União?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados.	
6.4. Após o rastreio, a entidade declara o estatuto de segurança SHR na documentação de acompanhamento da remessa?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever a forma como o estatuto de segurança é declarado e em que documento.	
6.5. Conclusão: o processo instituído pela entidade é pertinente e suficiente para garantir que toda a CCAR foi devidamente tratada antes do carregamento?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

▼M2

PARTE 7

Proteção da carga aérea e do correio aéreo securizados

Objetivo: o RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e/ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulações não autorizadas desde o ponto de realização do rastreio de segurança ou de outros controlos de segurança ou do ponto de aceitação após o rastreio ou de realização dos controlos de segurança até ao carregamento ou transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Se a carga aérea e o correio aéreo anteriormente securizados não forem posteriormente protegidos, não podem ser carregados ou transferidos para uma ACC3 ou para outro RA3 como carga ou correio seguro.

A proteção pode ser assegurada por diversos meios, nomeadamente físicos (por exemplo, barreiras e salas trancadas), humanos (por exemplo, rondas e pessoal formado) e tecnológicos (por exemplo, circuitos fechados de televisão e alarmes de intrusão).

A carga aérea ou o correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE deve ser separado da restante carga aérea ou correio aéreo.

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

7.1. A proteção da carga aérea e do correio aéreo securizados é assegurada em nome da entidade validada por outra entidade?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores: — Empresa privada de rastreio — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra	
7.2. Foram introduzidos controlos de segurança e medidas de proteção para impedir a manipulação durante o processo de rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever. Especificar o tipo de proteção: — Física (por exemplo, vedações, barreiras e edifício de construção sólida) — Humana (por exemplo, rondas) — Tecnológica (por exemplo, circuitos fechados de televisão e sistemas de alarme) Explicar de que modo está organizada essa proteção.	

▼**M2**

7.3. O acesso à carga aérea/ao correio aéreo securizado está reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever. Especificar como são controlados todos os pontos de acesso (incluindo portas e janelas) à carga aérea ou ao correio aéreo identificável e securizado.	
7.4. Existem procedimentos para assegurar que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e submetido aos controlos de segurança está protegido contra interferências não autorizadas, desde o momento em que foi securizado até ao seu carregamento ou transferência para uma ACC3 ou para outro RA3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de proteção (por exemplo, meios físicos, humanos e tecnológicos). Especificar igualmente se o edifício é de construção sólida e que tipos de materiais são utilizados, se for caso disso.	
Em caso negativo, especificar as razões.	
7.5. Conclusão: a proteção das remessas é suficientemente sólida para impedir atos de interferência ilícita?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 8

Documentação

Objetivo: o RA3 deve assegurar que a documentação que acompanha uma remessa sujeita pelo RA3 a controlos de segurança (por exemplo, rastreio e meios de proteção) contém, pelo menos:

a) O identificador alfanumérico único obtido junto da autoridade competente que procedeu à designação; e

▼M2

b) O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável; e

c) O conteúdo da remessa; e

d) O estatuto de segurança, indicado do seguinte modo:

— «SPX», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, ou

— «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e aviões-correio, ou

— «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para remessas de alto risco.

Se o estatuto de segurança é emitido pelo RA3, a entidade deve indicar igualmente as razões que justificam esse estatuto, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados ou os motivos de isenção do rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição (CSD).

A documentação de acompanhamento da remessa pode ser fornecida sob a forma de carta de porte aéreo, documentação postal equivalente ou declaração separada, em formato eletrónico ou em papel.

Referência: ponto 6.3.2.6, alínea d) e pontos 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

8.1. A entidade assegura que a devida documentação de acompanhamento foi emitida e inclui a informação exigida no ponto 6.3.2.6, alínea d), e pontos 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	
8.2. Em especial, a entidade especifica o estatuto da carga e a forma como foi estabelecido?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	
8.3. Conclusão: o processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe da documentação de acompanhamento adequada, especificando o estatuto de segurança correto e todas as informações necessárias?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

▼M2

PARTE 9

Transporte

Objetivo: a carga aérea e o correio aéreo devem ser protegidos contra interferências ou manipulações não autorizadas desde o momento em que foram securizados até ao seu carregamento ou até à sua transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Significa isto que devem ser protegidos durante o transporte para a aeronave, para a ACC3 ou para outro RA3. Se a carga aérea e o correio aéreo anteriormente securizados não forem protegidos durante o transporte, não podem ser carregados ou transferidos para uma ACC3 ou para outro RA3 como carga segura.

Durante o transporte para uma aeronave, uma ACC3 ou outro RA3, o RA3 é responsável pela proteção das remessas submetidas aos controlos de segurança. Incluem-se aqui os casos em que a operação de transporte é realizada por outra entidade, como por exemplo um transitário, em seu nome. Excluem-se as situações em que as remessas são transportadas sob a responsabilidade de uma ACC3 ou de outro RA3.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

9.1. Como é transportado o correio aéreo ou a carga aérea para a ACC3 ou para outro RA3?	
a) Transporte próprio da entidade validada?	
SIM ou NÃO	
b) Transporte de outro RA3 ou ACC3?	
SIM ou NÃO	
c) Contratante utilizado pela entidade validada?	
SIM ou NÃO	
9.2. A carga aérea ou o correio aéreo estão embalados de forma inviolável?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	
9.3. O veículo é selado ou trancado antes do transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	
9.4. Caso sejam utilizados selos numerados, estes são de acesso controlado e os números são registados?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar como.	
9.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a declaração do transportador?	
SIM ou NÃO	

▼M2

9.6. A pessoa que transporta a carga foi submetida a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização antes de ser autorizada a transportar carga aérea ou correio aéreo securizado, ou ambos?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (por exemplo, verificação dos antecedentes laborais e inquéritos pessoais) e o tipo de formação (por exemplo, formação de sensibilização para a segurança).	
9.7. Conclusão: as medidas são suficientes para proteger a carga aérea ou o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 10

Conformidade

Objetivo: após a avaliação das partes 1 a 9 da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve avaliar se a sua verificação no local confirma a realização dos controlos de segurança em conformidade com os objetivos referidos na presente lista de controlo para a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE.

São possíveis dois cenários. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação conclui que a entidade:

1. Cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada.

2. Não cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. Neste caso, a entidade não está autorizada a entregar a uma ACC3 ou a outro RA3 carga aérea ou correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE. Neste caso, recebe uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

10.1. Conclusão geral: indicar o caso que mais se aproxima da situação validada.	
1 ou 2	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da entidade	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

▼M2

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

Indicar o nome da entidade, o nome e o cargo da pessoa de contacto e a data da visita ou entrevista.

Nome da entidade	Nome da pessoa de contacto	Cargo da pessoa de contacto	Data da visita ou entrevista

APÊNDICE 6-C3

LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA ACC3

A designação ACC3 (*transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro*) é a condição prévia para o transporte de carga aérea ou correio aéreo para a União Europeia ([1]) (UE) ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça, constituindo uma exigência do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

A designação ACC3 é, em princípio, obrigatória para todos os voos que transportem carga ou correio para transferência, em trânsito ou para descarga em aeroportos da UE ou do EEE ([2]). As autoridades competentes dos Estados-Membros da União Europeia, da Islândia, da Noruega e da Suíça são responsáveis pela designação de transportadoras aéreas específicas como ACC3. A designação baseia-se no programa de segurança de uma transportadora aérea e numa verificação no local da sua aplicação em conformidade com os objetivos referidos na presente lista de controlo de validação.

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação destinado a avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou ao correio aéreo com destino à UE ou ao EEE pela ACC3 ou sob a responsabilidade desta ou por uma transportadora aérea que solicita a designação ACC3.

([1]) Os Estados-Membros da União: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia e Suécia.

([2]) A carga aérea, o correio aéreo ou as aeronaves com destino à UE ou ao EEE constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea, ao correio aéreo ou às aeronaves com destino à União e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

▼M2

No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada. Fazem parte integrante do relatório de validação, no mínimo, os seguintes elementos:

— a lista de controlo preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada, e

— a declaração de compromisso (apêndice 6-H1 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998), assinada pela entidade validada, e

— uma declaração de independência (apêndice 11-A do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998) em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

A numeração das páginas, a data da validação UE para efeitos da segurança da aviação e a aposição de uma rubrica em cada página pelo agente de validação e pela entidade validada constituem a prova da integridade do relatório de validação. Por norma, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

A parte 3 — Programa de segurança da transportadora aérea –, a parte 6 — Base de dados –, a parte 7 — Rastreio — e a parte 8 — Carga ou correio de alto risco (CCAR) devem ser avaliadas de acordo com os requisitos dos capítulos 6.7 e 6.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Quanto às outras partes, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

Notas sobre o preenchimento:

— Todas as partes aplicáveis e relevantes da lista de controlo têm de ser preenchidas em conformidade com o modelo de negócios e operações da entidade que está a ser validada. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.

— Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Identificação da entidade validada e do agente de validação

1.1. Data(s) da validação	
Utilizar um formato de data exata, por exemplo, 01.10.2012 a 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior e identificador alfanumérico único (IAU) da ACC3, quando disponíveis	
dd/mm/aaaa	
IAU	

▼M2

1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação	
Nome	
Empresa/organização/autoridade	
IAU	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
1.4. Nome da transportadora aérea a validar	
Nome	
COA (certificado de operador aéreo) emitido em (nome do Estado):	
Código da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) ou código da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), se não existir código IATA. Especificar qual o código aplicável.	
Estado responsável pela designação da transportadora aérea como ACC3	
1.5. Dados sobre a localização do aeroporto do país terceiro a validar ou respetivas instalações de carga ou correio	
Nome	
Código IATA ou ICAO do aeroporto	
País	
1.6. Natureza da atividade da transportadora aérea — Possibilidade de mais de um tipo de atividade	
a) Transportadora de passageiros e carga/correio b) Transportadora de carga e correio c) Transportadora unicamente de carga d) Transportadora unicamente de correio e) Integrador logístico f) Fretador	
1.7. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea ou do correio aéreo do país terceiro	
Nome	
Cargo	
Endereço eletrónico	

▼M2

Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
1.8. Endereço do escritório central da transportadora aérea no aeroporto visitado	
Número/unidade/edifício/aeroporto	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
1.9. Endereço do escritório central da transportadora aérea, por exemplo, da sede da empresa	
Número/unidade/edifício/aeroporto	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	

PARTE 2

Organização e responsabilidades da ACC3 no aeroporto

Objetivo: é proibido transportar carga aérea ou correio aéreo para a UE ou o EEE que não tenha sido submetido aos controlos de segurança. As partes seguintes da presente lista de controlo apresentam os dados relativos a tais controlos. A ACC3 não pode aceitar transportar carga ou correio numa aeronave com destino à UE se a realização do rastreio ou de outros controlos de segurança não for confirmada e atestada por um agente reconhecido ou um expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, ou por um expedidor avençado designado por esse agente ou expedidor, ou se essas remessas não forem sujeitas a rastreio em conformidade com a legislação da União.

A ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir a realização dos controlos de segurança adequados à totalidade da carga aérea e do correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, a menos que estes estejam isentos de rastreio em conformidade com a legislação da União, e a proteção ulterior da carga ou do correio até ao carregamento para a aeronave. Os controlos de segurança consistem no seguinte:

▼**M2**

— um rastreio físico de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos, ou

— outros controlos de segurança integrados num sistema de segurança da cadeia de abastecimento que ofereçam garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos e que sejam realizados por agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos validados UE para efeitos da segurança da aviação, ou por um expedidor avençado designado por esse agente ou expedidor.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

2.1. A transportadora aérea instituiu um sistema destinado a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo é submetido aos controlos de segurança adequados antes de ser carregado para uma aeronave com destino à UE ou ao EEE?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
2.2. Os controlos de segurança são realizados pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	
Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea realizam controlos de segurança à carga aérea ou ao correio aéreo transportado por esta transportadora para a UE ou o EEE?	
Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores: — Empresa privada de movimentação de carga — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra	
2.3. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela transportadora aérea (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada pelos prestadores de serviços acima?	
2.4. A transportadora aérea pode requerer os controlos de segurança adequados, caso o rastreio seja efetuado por entidades não previstas no seu programa de segurança, nomeadamente serviços do Estado?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, fornecer pormenores.	

▼M2

2.5. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela transportadora aérea (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada pelos prestadores de serviços acima?	
2.6. Foi instituído um programa de agente reconhecido ou expedidor conhecido para a carga aérea e o correio aéreo, em conformidade com as normas da ICAO, no Estado do aeroporto em que se realiza a visita de validação?	
Em caso afirmativo, descrever os elementos do programa e o modo como foi instituído.	
2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o caráter concludente e a solidez do processo	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 3

Programa de segurança da transportadora aérea

Objetivo: a ACC3 deve garantir que o seu programa de segurança inclui todas as medidas de segurança da aviação pertinentes e suficientes com vista ao transporte para a União de carga aérea e correio aéreo.

O programa de segurança e a documentação associada da transportadora aérea devem constituir a base dos controlos de segurança realizados em conformidade com o objetivo da presente lista de controlo. A transportadora aérea pode ponderar a possibilidade de enviar a sua documentação ao agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação antes da visita das instalações, a fim de lhe permitir familiarizar-se com as especificidades dos locais a visitar.

Referência: ponto 6.8.2.1 do anexo e apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: os pontos abaixo indicados, mencionados na lista do apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, devem ser contemplados de forma adequada:

a) Descrição de medidas para a carga aérea e o correio aéreo;

b) Procedimentos para efeitos de aceitação;

c) Regime e critérios aplicáveis aos agentes reconhecidos;

d) Regime e critérios aplicáveis aos expedidores conhecidos;

e) Regime e critérios aplicáveis aos expedidores avençados;

f) Normas aplicáveis ao rastreio;

g) Local do rastreio;

h) Dados sobre o equipamento de rastreio;

i) Dados sobre o operador ou prestador de serviços;

j) Lista de isenções do rastreio de segurança;

k) Tratamento de carga e correio de alto risco.

▼M2

3.1. Programa de segurança da transportadora aérea	
Data — utilizar um formato de data preciso, por exemplo dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa foi apresentado a uma autoridade competente da UE ou do EEE numa fase anterior? Em caso afirmativo, foi-o para efeitos de designação ACC3? Outros fins?	
3.2. O programa de segurança abrange, de forma suficiente, os elementos da lista supracitada?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
3.3. As medidas de segurança da aviação descritas no programa de segurança são pertinentes e suficientes para garantir a segurança da carga aérea ou do correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, em conformidade com as normas aplicáveis?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
3.4. Conclusão: O programa de segurança é concludente, sólido e completo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 4

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: a ACC3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga aérea ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea securizada deve possuir todas as competências necessárias para o desempenho das suas funções e estar devidamente formado.

A fim de realizar tal objetivo, o ACC3 deve dispor de um procedimento destinado a garantir que todo o pessoal (incluindo o pessoal permanente, temporário, contratado por agências e motoristas), com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo que está a ser ou foi submetido aos controlos de segurança:

— foi sujeito a verificações iniciais e periódicas dos antecedentes laborais ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais do aeroporto validado, e

— concluiu uma formação inicial e contínua no domínio da segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais do aeroporto validado.

▼**M2**

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota:

— Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).

— A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais, contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração indicando os eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

4.1. Existe um procedimento que garanta que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo securizado é sujeito às verificações dos antecedentes laborais que avaliem os dados pessoais e as competências?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	
4.2. Este procedimento inclui:	
— Inquérito pessoal — Verificação dos antecedentes laborais — Verificação dos antecedentes criminais — Entrevistas — Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
4.3. Existe um procedimento que garanta que o responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nas instalações está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalie os dados pessoais e as competências?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	
4.4. Este procedimento inclui:	
— Inquérito pessoal — Verificação dos antecedentes laborais — Verificação dos antecedentes criminais — Entrevistas — Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	

▼M2

4.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo securizado recebe formação no domínio da segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga ou correio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação.	
4.6. O pessoal que aceita, rastreia ou assegura a proteção da carga aérea ou do correio aéreo recebe formação específica relacionada com o posto de trabalho?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração dos cursos de formação.	
4.7. O pessoal referido nos pontos 4.5 e 4.6 recebe formação contínua?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência da formação contínua.	
4.8. Conclusão: as medidas relativas ao recrutamento e à formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga aérea ou correio aéreo securizado foi devidamente afeto e recebeu formação de nível suficiente que o sensibilize para as suas responsabilidades em matéria de segurança?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 5

Procedimentos de aceitação

Objetivo: a ACC3 deve dispor de um procedimento para avaliar e verificar aquando da aceitação o estatuto de segurança da remessa em relação a controlos anteriores.

Esse procedimento inclui os seguintes passos:

a) Confirmar se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa está ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento relativamente ao aeroporto ou local específico, se for caso disso;

b) Verificar se o identificador alfanumérico único da base de dados da União relativo à entidade que entrega a remessa está indicado na documentação de acompanhamento;

▼M2

c) No caso de remessas recebidas de um expedidor avençado, verificar se a entidade consta da base de dados da transportadora aérea.

Se a documentação de acompanhamento não mencionar o identificador ou se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa não estiver ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, ou ainda, no caso de expedidores avençados, se a entidade não constar da base de dados da transportadora aérea, considera-se que não foram realizados previamente controlos de segurança, devendo as remessas ser rastreadas pela ACC3 ou por outro RA3 validado UE para efeitos da segurança da aviação antes de serem carregadas a bordo da aeronave;

d) Verificar se a remessa é entregue por uma pessoa nomeada pelo agente reconhecido ou expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, de acordo com a lista constante da base de dados desse agente ou expedidor, ou por um expedidor avençado desse agente reconhecido ou designado pela própria transportadora aérea;

e) a pessoa nomeada é a pessoa encarregada de entregar a carga aérea ou o correio aéreo à transportadora aérea. A pessoa que entrega a remessa à transportadora aérea deve apresentar um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento que inclua a sua fotografia e tenha sido emitido ou seja reconhecido pela autoridade nacional;

f) Se for caso disso, verificar se a remessa é acompanhada de todas as informações de segurança necessárias (carta de porte aéreo e estatuto de segurança em papel ou em suporte eletrónico, descrição da remessa e identificador único, razões que determinaram o estatuto de segurança, meios ou métodos de rastreio ou motivos da dispensa de rastreio), correspondentes às remessas de carga e correio aéreos entregues;

g) Verificar se a remessa está isenta de sinais de manipulação não autorizada; e

h) Verificar se a remessa deve ser tratada como carga e correio de alto risco (CCAR).

Referência: pontos 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 e 6.8.5.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

5.1. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se esta provém de um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado reconhecido nos termos da legislação da União sobre a carga aérea e incluído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e na base de dados mantida pela transportadora aérea?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento.	
5.2. A transportadora aérea verifica a indicação IAU na documentação que acompanha as remessas recebidas de outra ACC3 ou outro RA3 ou KC3 e confirma o estado ativo da ACC3 ou do RA3 ou KC3 na base de dados relativa à segurança da cadeia de abastecimento?	
SIM ou NÃO	

▼**M2**

5.3. No caso de a documentação de acompanhamento não mencionar o IAU ou de a entidade que enviou a carga não estar ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, a entidade dispõe de um procedimento que garanta o tratamento da remessa como uma expedição proveniente de fonte desconhecida?	
SIM ou NÃO	
5.4. A transportadora aérea designa os expedidores como AC3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento e as garantias exigidas pela transportadora aérea ao expedidor.	
5.5. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se o seu destino é um aeroporto da UE ou do EEE?	
SIM ou NÃO — explicar.	
5.6. Em caso afirmativo, a transportadora aérea submete toda a carga ou correio aos mesmos controlos de segurança quando o seu destino é um aeroporto da UE ou do EEE?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento.	
5.7. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se esta deve ser considerada carga e correio de alto risco (CCAR), incluindo as remessas entregues através de modos de transporte que não o aéreo?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como? Descrever o procedimento.	
5.8. Quando aceita uma remessa securizada, a transportadora aérea apura se esta foi protegida contra interferências e/ou manipulações não autorizadas?	
SIM ou NÃO	

▼M2

Em caso afirmativo, especificar (por exemplo, selos e fechaduras).	
5.9. Se aceita carga aérea ou correio aéreo em trânsito neste local (carga ou correio que parte na mesma aeronave em que chegou), a transportadora aérea apura com base nos dados facultados se devem ou não ser realizados controlos de segurança adicionais?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que forma?	
Em caso negativo, que controlos são realizados para garantir a segurança da carga e do correio com destino à UE ou ao EEE?	
5.10. Se aceita carga aérea ou correio aéreo para transferência neste local (carga/correio que parte numa aeronave distinta daquela em que chegou), a transportadora aérea apura com base nos dados facultados se devem ou não ser realizados controlos de segurança adicionais?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que forma?	
Em caso negativo, que controlos são realizados para garantir a segurança da carga e do correio com destino à UE ou ao EEE?	
5.11. A pessoa que efetua a entrega à transportadora da carga aérea conhecida securizada deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?	
SIM ou NÃO	
5.12. Conclusão: os procedimentos de aceitação são suficientes para apurar se a carga aérea ou o correio aéreo provém de uma cadeia de abastecimento segura ou decidir que necessita de ser submetido a rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 6

Base de dados

Objetivo: quando não é obrigada a sujeitar a rastreio toda a carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, a ACC3 deve garantir que a carga ou o correio provém de uma entidade validada UE para efeitos da segurança da aviação designada pela autoridade competente de um Estado-Membro como agente reconhecido (RA3) ou expedidor conhecido (KC3) de um país terceiro, ou de um expedidor avençado (AC3) designado por esse agente ou expedidor.

▼**M2**

Para fins de monitorização do histórico de auditorias relevantes para a segurança, a ACC3 deve verificar se o RA3 e o KC3 estão ativos na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e manter uma base de dados que preste as informações abaixo indicadas relativamente a cada entidade ou pessoa da qual aceite diretamente carga ou correio:

— o estatuto da entidade em causa (agente reconhecido ou expedidor conhecido),

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

— a natureza da atividade, excluindo informações comerciais sensíveis,

— os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança,

— o identificador alfanumérico único atribuído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, ou no caso de a entidade ser um AC3, o número de registo da empresa.

Ao receber carga aérea ou correio aéreo de um RA3 ou KC3, a ACC3 deve verificar se a entidade está ativa na base de dados da União e, no caso de um AC3, na base de dados mantida pela transportadora aérea. Se o RA3 ou o KC3 não estiverem ativos ou se o AC3 não constar da base de dados, a carga aérea ou o correio aéreo por si entregue deve ser rastreado antes do carregamento.

Referência: ponto 6.8.3.5, alínea a), e ponto 6.8.5.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

6.1. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se esta provém de um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado reconhecido nos termos da legislação da União sobre a carga aérea e incluído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e na base de dados mantida pela transportadora aérea?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento.	
6.2. A transportadora aérea mantém uma base de dados que inclui, se for caso disso, as informações supracitadas, sobre:	
— as entidades designadas como agente reconhecido de um país terceiro (RA3), — as entidades designadas como expedidor conhecido de um país terceiro (KC3), — as entidades designadas como expedidores avençados por um RA3 ou pela transportadora aérea (AC3)?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever a base de dados.	
Em caso negativo, explicar por que razão.	

▼M2

6.3. O pessoal que aceita carga aérea e correio aéreo dispõe de fácil acesso à base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e à base de dados mantida pela transportadora aérea?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
6.4. A base de dados é atualizada de forma periódica, de modo a fornecer dados fiáveis ao pessoal que aceita carga aérea e correio aéreo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	
6.5. Conclusão: a transportadora aérea mantém uma base de dados que assegura a plena transparência na sua relação com as entidades das quais recebe diretamente carga ou correio (rastreado ou submetido aos controlos de segurança) para transporte com destino à União ou ao EEE?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 7

Rastreio

Objetivo: quando aceita carga e correio de uma entidade não validada UE para efeitos da segurança da aviação ou quando a carga recebida não tiver sido protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que foi submetida aos controlos de segurança, a ACC3 deve garantir que a carga aérea ou o correio aéreo é rastreado antes de ser carregado numa aeronave. A ACC3 deve dispor de um processo para garantir que a carga aérea e o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE para transferência, em trânsito ou para descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da União, que devem ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

Quando não procede ela própria ao rastreio da carga aérea ou do correio aéreo, a ACC3 deve assegurar a realização do rastreio adequado de acordo com os requisitos da União. Os procedimentos de rastreio devem incluir, se for caso disso, o tratamento da carga e do correio para transferência e em trânsito.

▼**M2**

Se a carga aérea ou o correio aéreo for rastreado pela autoridade competente, ou em nome desta, no país terceiro, a ACC3 que recebe essa carga aérea ou correio aéreo da entidade deve declarar tal facto no seu programa de segurança e especificar o modo como é garantido um rastreio adequado.

Referência: pontos 6.8.3.1, 6.8.3.2 e 6.8.3.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

7.1. O rastreio é efetuado pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores. Fornecer pormenores, se for o caso, sobre a entidade ou entidades previstas no programa de segurança da transportadora aérea: — Nome — Endereço específico das instalações — Estatuto de AEO, se for o caso	
Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea efetuam o rastreio da carga aérea ou do correio aéreo transportado por esta transportadora para a UE ou o EEE? Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores — Empresa privada de movimentação de carga — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra	
7.2. A entidade pode requerer os controlos de segurança adequados caso o rastreio seja realizado por uma entidade supramencionada?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, fornecer pormenores.	
7.3. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela entidade (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada por esses prestadores de serviços?	
7.4. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga aérea e o correio aéreo?	
Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga aérea e do correio aéreo (por exemplo, fabricante, tipo, versão de *software*, norma e número de série) relativamente a todos os métodos usados.	

▼**M2**

7.5. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) ou da Administração responsável pela Segurança dos Transportes (TSA) dos EUA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	
Em caso negativo, mencionar pormenores sobre a aprovação do equipamento e respetiva data, bem como quaisquer indicações da sua conformidade com as normas da UE em matéria de equipamentos.	
7.6. O equipamento é utilizado de acordo com o conceito de operações (CONOPS) do fabricante e é objeto de testes e manutenção periódicos?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
7.7. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, é assegurado um processo de treino inicial e contínuo, aprovação e controlo de qualidade de nível equivalente aos requisitos da UE ou TSA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação	
7.8. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, o procedimento de rastreio utilizado assegura um nível equivalente ao exigido pelas normas da UE ou TSA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação	
7.9. A natureza da remessa é tomada em consideração durante o rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever de que forma é assegurado que o método de rastreio selecionado é de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos.	
7.10. Existe um processo que permite apurar a causa do alarme produzido pelo equipamento de rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo que permite apurar a causa do alarme, de modo a oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.	

▼M2

Em caso negativo, descrever o tratamento dado à remessa.	
7.11. Há remessas isentas de rastreio de segurança?	
SIM ou NÃO	
7.12. Existem isenções que não estão em conformidade com a lista da União?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	
7.13. A zona de rastreio é de acesso controlado, reservado ao pessoal autorizado e formado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
7.14. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade ou de testes?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
7.15. Conclusão: a carga aérea ou o correio aéreo é rastreado por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, cujo nível é suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 8

Carga ou correio de alto risco (CCAR)

Objetivo: as remessas provenientes de ou transferidas para locais considerados de alto risco pela União, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação significativa, devem ser consideradas carga e correio de alto risco (CCAR). Estas remessas devem ser rastreadas de acordo com instruções específicas. A autoridade competente da UE/do EEE que designou a ACC3 deve fornecer instruções sobre as origens e o rastreio das remessas de alto risco. A ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir que a CCAR com destino à UE ou ao EEE é identificada e sujeita a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

▼**M2**

A ACC3 deve permanecer em contacto com a autoridade competente responsável pelos aeroportos da UE/do EEE para os quais transporta carga, a fim de dispor das informações mais atualizadas sobre as origens das remessas de alto risco.

A ACC3 deve aplicar as mesmas medidas, independentemente do facto de receber carga e correio de alto risco de outra transportadora aérea ou através de outros modos de transporte.

Referência: pontos 6.7 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: Qualquer CCAR autorizada a ser transportada para a UE ou o EEE deve obter o estatuto de segurança «SHR», que significa que pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para as remessas de alto risco.

8.1. O pessoal da transportadora aérea responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga aérea e o correio aéreo que devem ser tratados como carga e correio de alto risco (CCAR)?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
8.2. A transportadora aérea dispõe de procedimentos para a identificação de CCAR?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
8.3. A CCAR é sujeita a procedimentos de rastreio específicos de acordo com a legislação da UE?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados.	
8.4. Após o rastreio, a transportadora aérea declara o estatuto de segurança SHR na documentação de acompanhamento da remessa?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever a forma como o estatuto de segurança é declarado e em que documento.	
8.5. Conclusão: o processo instituído pela transportadora aérea é pertinente e suficiente para garantir que toda a CCAR foi devidamente tratada antes do carregamento?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

▼M2

PARTE 9

Proteção

Objetivo: a ACC3 deve dispor de processos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências não autorizadas desde o ponto de realização do rastreio de segurança ou de outros controlos de segurança ou desde o ponto de aceitação após o rastreio ou de realização dos controlos de segurança até ao carregamento.

A proteção pode ser assegurada por diversos meios, nomeadamente físicos (por exemplo, barreiras e salas trancadas), humanos (por exemplo, rondas e pessoal formado) e tecnológicos (por exemplo, circuitos fechados de televisão e alarmes de intrusão).

A carga aérea ou o correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE deve ser separado da restante carga aérea ou correio aéreo.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

9.1. A proteção da carga aérea e do correio aéreo securizados é garantida pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?	
Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	
Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea aplicam medidas à carga aérea ou ao correio aéreo securizado transportado por esta transportadora para a UE ou o EEE? Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores: — Empresa privada de movimentação de carga — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra	
9.2. Foram introduzidos controlos de segurança e medidas de proteção para impedir a manipulação durante o processo de rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
9.3. Foram instituídos processos para assegurar que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e submetido aos controlos de segurança está protegido contra interferências não autorizadas desde o momento em que foi securizado até ao seu carregamento?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever essa proteção.	
Em caso negativo, especificar as razões.	

▼M2

9.4. Conclusão: a proteção das remessas é suficientemente sólida para impedir atos de interferência ilícita?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 10

Documentação de acompanhamento

Objetivo: o ACC3 deve assegurar que a documentação que acompanha uma remessa sujeita pelo ACC3 a controlos de segurança (por exemplo, rastreio e meios de proteção) contém, pelo menos:

a) O identificador alfanumérico único obtido junto da autoridade competente que procedeu à designação; e

b) O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável; e

c) O conteúdo da remessa; e

d) O estatuto de segurança, indicado do seguinte modo:

— «SPX», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, ou

— «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e aviões-correio, ou

— «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para remessas de alto risco.

Na ausência de um agente reconhecido de um país terceiro, a declaração sobre o estatuto de segurança pode ser emitida pela ACC3 ou por uma transportadora aérea proveniente de um país terceiro isento do regime ACC3.

Se o estatuto de segurança for emitido pela ACC3, a transportadora aérea deve indicar igualmente as razões que justificam esse estatuto, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados ou os motivos de isenção do rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição (CSD).

No caso de o estatuto de segurança e a documentação que a acompanha terem sido estabelecidos por um RA3 a montante ou por outra ACC3, a ACC3 deve verificar, durante o processo de aceitação, se as informações acima constam dessa documentação.

A documentação de acompanhamento da remessa pode ser fornecida sob a forma de carta de porte aéreo, documentação postal equivalente ou declaração separada, em formato eletrónico ou em papel.

Referência: pontos 6.3.2.6, alínea d), 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 e 6.8.3.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

▼M2

10.1. A transportadora aérea assegura que a devida documentação de acompanhamento foi emitida e inclui a informação exigida nos pontos 6.3.2.6, alínea d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o conteúdo da documentação.	
Em caso negativo, explicar por que razão e de que modo a transportadora aérea considera a carga ou o correio «seguro», se carregado para a aeronave.	
10.2. A documentação inclui o indicador alfanumérico único ACC3 da transportadora aérea?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar por que razão.	
10.3. A documentação especifica o estatuto de segurança da carga e a forma como este foi obtido?	
SIM ou NÃO	
Descrever de que que forma é especificado.	
10.4. Conclusão: o processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe da documentação de acompanhamento adequada, especificando o estatuto de segurança correto e todas as informações necessárias?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 11

Conformidade

Objetivo: após avaliar as dez partes anteriores da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se a sua verificação no local corresponde ao conteúdo da parte do programa de segurança da transportadora aérea que descreve as medidas aplicáveis à carga aérea ou ao correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e se os controlos de segurança cumprem de forma suficiente os objetivos enumerados na presente lista de controlo.

As conclusões podem incluir um dos seguintes quatro principais casos:

▼**M2**

1. O programa de segurança da transportadora aérea está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e a verificação no local confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo; ou

2. O programa de segurança da transportadora aérea está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, mas a verificação no local não confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo; ou

3. O programa de segurança da transportadora aérea não está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e a verificação no local confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo; ou

4. O programa de segurança da transportadora aérea não está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e a verificação no local não confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo.

11.1. Conclusão geral: indicar o caso que mais se aproxima da situação validada.	
1, 2, 3 ou 4	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da transportadora aérea	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

▼M2

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

Indicar o nome da entidade, o nome e o cargo da pessoa de contacto e a data da visita ou entrevista.

Nome da entidade	Nome da pessoa de contacto	Cargo da pessoa de contacto	Data da visita ou entrevista

APÊNDICE 6-C4

LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS DE PAÍSES TERCEIROS VALIDADOS UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

As entidades de países terceiros têm a possibilidade de se tornarem parte da cadeia de abastecimento segura de uma ACC3 (*transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro*) através da designação como expedidores conhecidos de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3). Um KC3 é uma entidade de movimentação de carga localizada num país terceiro, que é validada e aprovada como tal com base numa validação UE para efeitos da segurança da aviação.

Um KC3 deve garantir que foram efetuados os controlos de segurança das remessas com destino à União ([1]) e que as remessas foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados até à sua transferência para uma ACC3 ou para um agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3).

As condições prévias para transportar carga aérea ou correio aéreo para a União (UE) ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça estão definidas no Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação a fim de avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou ao correio aéreo ([2]) com destino à UE ou ao EEE, pela entidade que pretende ser designada como KC3 ou sob a sua responsabilidade. A lista de controlo deve ser utilizada apenas nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea b), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo para ACC3.

([1]) Os Estados-Membros da União: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia e Suécia.

([2]) A carga aérea ou o correio aéreo ou as aeronaves com destino à UE ou ao EEE e constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea ou ao correio aéreo ou às aeronaves com destino à UE e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

▼M2

No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada. Fazem parte integrante do relatório de validação, no mínimo, os seguintes elementos:

— a lista de controlo preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada, e

— a declaração de compromisso (apêndice 6-H3 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998), assinada pela entidade validada, e

— uma declaração de independência (apêndice 11-A do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998) em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

A numeração das páginas, a data da validação UE para efeitos da segurança da aviação e a aposição de uma rubrica em cada página pelo agente de validação e pela entidade validada constituem a prova da integridade do relatório de validação.

O KC3 deve poder utilizar o relatório nas suas relações comerciais com qualquer ACC3 e qualquer RA3.

Por norma, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

Notas sobre o preenchimento:

1. Todas as partes aplicáveis e relevantes da lista de controlo têm de ser preenchidas em conformidade com o modelo de negócios e operações da entidade que está a ser validada. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.

2. Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Organização e responsabilidades

1.1. Data(s) da validação	
Utilizar um formato de data exata, por exemplo de 1.10.2012 a 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior, se for caso disso	
dd/mm/aaaa	

▼M2

Número de registo anterior do KC3, quando disponível	
Certificado AEO ou estatuto C-TPAT ou outras certificações, quando disponíveis	
1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação	
Nome	
Empresa/organização/autoridade	
Identificador alfanumérico único (IAU)	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
1.4. Nome da entidade	
Nome	
Número de identificação da empresa (por exemplo, número de identificação do registo comercial, se aplicável)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.5. Endereço principal da organização (se for diferente do das instalações a validar)	
Número/unidade/edifício	

▼M2

Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.6. Natureza da atividade — tipos de carga tratados	
Natureza da(s) atividade(s) — tipos de carga tratados nas instalações do candidato?	
1.7. O candidato é responsável por que atividade(s)?	
a) Produção b) Acondicionamento c) Armazenamento d) Expedição e) Outro, especificar	
1.8. Número aproximado de trabalhadores nas instalações	
Número	
1.9. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea ou do correio aéreo do país terceiro	
Nome	
Cargo	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	

PARTE 2

Organização e responsabilidades do expedidor conhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação

Objetivo: é proibido transportar carga aérea ou correio aéreo para a UE ou o EEE que não tenha sido submetido aos controlos de segurança. A carga e o correio entregues por um KC3 a uma ACC3 ou a um RA3 só podem ser aceites como carga ou correio seguro se os controlos de segurança forem realizados pelo KC3. As partes seguintes da presente lista de controlo apresentam os dados relativos a tais controlos.

O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que são realizados controlos de segurança adequados a toda a carga aérea e correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e que a carga ou o correio seguro está protegido até ser transferido para uma ACC3 ou um RA3. Os controlos de segurança asseguram razoavelmente que a remessa não oculta artigos proibidos.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. A entidade elaborou um programa de segurança?	
SIM ou NÃO	
Se a resposta for negativa, passar diretamente para o ponto 2.5.	
2.2. Informações sobre o programa de segurança da entidade	
Data — utilizar um formato preciso, por exemplo dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa de segurança é apresentado ou aprovado pela autoridade competente do Estado em que a entidade está localizada? Em caso afirmativo, descrever o processo.	
2.3. O programa de segurança abrange, de forma suficiente, os elementos mencionados nas partes 4 a 11 da lista de controlo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
2.4. O programa de segurança é concludente, sólido e completo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
2.5. A entidade instituiu um sistema destinado a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE é submetido aos controlos de segurança adequados antes de ser transferido para uma ACC3 ou um RA3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
2.6. A entidade dispõe de um sistema de gestão (por exemplo, instrumentos, instruções) para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou estabelecido pela autoridade competente ou outra entidade.	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.	

▼M2

2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o caráter concludente e a solidez do processo	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 3

Carga aérea ou correio aéreo identificável

Objetivo: estabelecer o ponto ou o local em que a carga ou o correio passa a ser identificável como carga aérea ou correio aéreo.

3.1. Mediante inspeção das zonas de produção, embalagem, armazenamento, seleção, expedição e de quaisquer outras zonas pertinentes, determinar quando e como uma remessa de carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE se torna identificável como tal.	
Descrever:	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

Note-se que deve ser facultada informação pormenorizada sobre a proteção da carga aérea ou correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas nas partes 6 a 9.

PARTE 4

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários, o KC3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga aérea ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea identificável deve possuir todas as competências necessárias para o desempenho das suas funções e estar devidamente formado.

A fim de realizar tal objetivo, o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que todo o pessoal (incluindo o pessoal permanente, temporário, contratado por agências e motoristas) com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo que está a ser ou foi submetido aos controlos de segurança:

a) Foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas; e

b) Concluiu uma formação inicial e contínua no domínio da segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas.

▼**M2**

Nota:

— Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).

— A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais, contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração em que indica eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

4.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso a carga aérea ou correio aéreo identificável é sujeito a verificações dos antecedentes laborais que avaliam os dados pessoais e as competências?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	
4.2. Este procedimento inclui:	
☐ Inquérito pessoal ☐ Verificação dos antecedentes laborais ☐ Verificação dos antecedentes criminais ☐ Entrevistas ☐ Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
4.3. Existe um procedimento que garanta que o responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nas instalações está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalie os dados pessoais e as competências?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	

▼M2

4.4. Este procedimento inclui:	
☐ Inquérito pessoal ☐ Verificação dos antecedentes laborais ☐ Verificação dos antecedentes criminais ☐ Entrevistas ☐ Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
4.5. O pessoal com acesso a carga aérea/correio aéreo identificável recebe formação antes de lhe ser concedido acesso a tal carga ou correio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação.	
4.6. O pessoal referido no ponto 4.5 recebe formação contínua?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência da formação contínua.	
4.7. Conclusão: as medidas relativas ao recrutamento e à formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE foi devidamente recrutado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 5

Segurança física

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

▼**M2**

A entidade deve demonstrar que as suas instalações estão protegidas e que aplica os procedimentos de controlo de acessos pertinentes. É essencial que a área em que a carga aérea ou o correio aéreo identificável é tratado ou armazenado seja de acesso controlado. Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga aérea ou correio aéreo seguro com destino à UE ou ao EEE devem ser securizados ou ser de acesso controlado.

Por segurança física entende-se, nomeadamente:

— Os obstáculos físicos, tais como vedações ou barreiras;

— As tecnologias que utilizam sistemas de alarme e/ou circuitos fechados de televisão (CCTV);

— A segurança humana, ou seja, pessoal afeto às atividades de vigilância.

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

5.1. Todos os pontos de acesso a carga aérea ou correio aéreo identificável são de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo é controlado o acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas. ☐ Pessoal de segurança ☐ Outros membros do pessoal ☐ Verificação manual da autorização de entrada de pessoas na área ☐ Sistemas eletrónicos de controlo de acessos ☐ Outro, a especificar	
Em caso afirmativo, de que modo é assegurada a autorização de entrada das pessoas na área? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas. — Utilização de um cartão de identificação da empresa — Utilização de outro tipo de identificação, como passaporte ou carta de condução — Lista das pessoas autorizadas consultada pelo pessoal (de segurança) — Autorização eletrónica, por exemplo mediante utilização de um *chip* — Distribuição de chaves ou códigos de acesso apenas a pessoal autorizado — Outro, a especificar	

▼M2

5.2. Todos os pontos de acesso à carga aérea ou ao correio aéreo identificável são securizados? Incluem-se aqui os pontos de acesso que não são de utilização permanente e os pontos que não são normalmente utilizados como pontos de acesso, como as janelas.	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como são securizados estes pontos? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas. — Presença de pessoal de segurança — Sistemas eletrónicos que limitam o acesso a uma pessoa de cada vez — Barreiras, por exemplo, persianas ou cadeados — Circuito fechado de televisão (CCTV) — Sistema de deteção de intrusão	
5.3. Existem medidas suplementares para reforçar a segurança das instalações em geral?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar e descrever quais. ☐ Vedações ou barreiras ☐ Circuito fechado de televisão (CCTV) ☐ Sistema de deteção de intrusão ☐ Vigilância e rondas ☐ Outro, a especificar	
5.4. O edifício é de construção sólida?	
SIM ou NÃO	
5.5. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para impedir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE é tratado ou armazenado?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

▼M2

PARTE 6

Produção

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de produção. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

A entidade deve demonstrar que a zona de produção é de acesso controlado e que o processo de produção é supervisionado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante a produção, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas para o proteger contra interferências ou manipulações não autorizadas a partir desta fase.

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de produção, responder a estas perguntas.

6.1. A zona de produção é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.	
6.2. O processo de produção é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão.	
6.3. Existem controlos para prevenir a manipulação na fase de produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
6.4. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 7

Embalagem

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de embalagem. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

▼**M2**

A entidade deve demonstrar que a zona de embalagem é de acesso controlado e que o processo de embalagem é supervisionado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante a embalagem, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas de proteção contra interferências ou manipulações não autorizadas a partir desta fase. Todos os produtos acabados devem ser submetidos a controlo antes da embalagem.

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de embalagem, responder a estas perguntas.

7.1. A zona de embalagem é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.	
7.2. O processo de embalagem é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão.	
7.3. Existem controlos para prevenir a manipulação na fase de embalagem?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
7.4. Descrever a embalagem exterior acabada:	
a) A embalagem exterior acabada é robusta?	
SIM ou NÃO	
Descrever:	
b) A embalagem exterior acabada é inviolável?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever que processo é utilizado para tornar a embalagem inviolável, por exemplo mediante a utilização de selos numerados, carimbos especiais ou fita de segurança.	
Em caso negativo, descrever que medidas de proteção são tomadas para garantir a integridade das remessas.	
7.5. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a embalagem?	
SIM ou NÃO	

▼M2

Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 8

Armazenamento

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o armazenamento. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

A entidade deve demonstrar que a zona de armazenamento é de acesso controlado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o armazenamento, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas para o proteger contra interferências ou manipulações não autorizadas a partir desta fase.

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de armazenamento, responder a estas perguntas.

8.1. A zona de armazenamento é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.	
8.2. A carga aérea ou correio aéreo acabados e embalados são armazenados em condições de segurança e subordinados a controlo da inviolabilidade?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que a carga aérea e o correio aéreo acabados e embalados com destino à UE ou ao EEE estão protegidos contra interferências e manipulações não autorizadas.	
8.3. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o armazenamento?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

▼M2

Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 9

Expedição

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de expedição. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

A entidade deve demonstrar que a zona de expedição é de acesso controlado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante a expedição, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas de proteção contra interferências ou manipulações não autorizadas a partir desta fase.

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de expedição, responder a estas perguntas.

9.1. A zona de expedição é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.	
9.2. Quem tem acesso à zona de expedição? São possíveis múltiplas respostas.	
☐ Trabalhadores da entidade ☐ Motoristas ☐ Visitantes ☐ Contratantes ☐ Outros, especificar	
9.3. O processo de expedição é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão.	
9.4. Existem controlos para prevenir a manipulação na zona de expedição?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	
9.5. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de expedição?	
SIM ou NÃO	

▼M2

Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 10

Remessas de outras fontes

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga ou o correio proveniente de outras fontes não é enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

Um KC3 pode enviar remessas provenientes de outras fontes para um RA3 ou para uma ACC3, desde que sejam respeitadas as seguintes condições:

a) Sejam separadas das suas próprias remessas; e

b) A origem esteja claramente indicada na remessa ou na documentação de acompanhamento.

Todas estas remessas devem ser sujeitas a rastreio por um RA3 ou por uma ACC3 antes de serem carregadas numa aeronave.

10.1. A entidade aceita de qualquer outra entidade remessas de carga ou correio destinadas a serem transportadas por via aérea?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como as mantém separadas da sua própria carga ou correio e como as identifica perante o agente reconhecido ou transportador?	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 11

Documentação

Objetivo: o KC3 deve assegurar que a documentação que acompanha uma remessa que ele próprio sujeitou a controlos de segurança (por exemplo, meios de proteção) contém, pelo menos:

a) O identificador alfanumérico único obtido junto da autoridade competente que procedeu à designação; e

b) O conteúdo da remessa.

A documentação que acompanha a remessa pode ser apresentada em formato eletrónico ou em papel.

Referência: ponto 6.8.3.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

▼M2

11.1. A entidade assegura a elaboração de uma documentação de acompanhamento adequada, contendo o IAU recebido da autoridade competente designada e uma descrição da remessa?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	
11.2. Conclusão: o processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe de documentação de acompanhamento adequada?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 12

Transporte

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o transporte. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

Durante o transporte, o KC3 é responsável pela proteção das remessas seguras. Incluem-se aqui os casos em que a operação de transporte é realizada por outra entidade, como por exemplo um transitário, em seu nome. Excluem-se as situações em que as remessas são transportadas sob a responsabilidade de uma ACC3 ou de um RA3.

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o transporte, responder a estas perguntas.

12.1. Como é que a carga aérea ou o correio aéreo é transportado para a ACC3 ou para o RA3?	
a) Transporte próprio da entidade validada?	
SIM ou NÃO	
b) Transporte da ACC3 ou do RA3?	
SIM ou NÃO	
c) Contratante utilizado pela entidade validada?	
SIM ou NÃO	

▼M2

12.2. A carga aérea ou o correio aéreo estão embalados de forma inviolável?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	
12.3. O veículo é selado ou trancado antes do transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	
12.4. Caso sejam utilizados selos numerados, estes são de acesso controlado e os números são registados?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar como.	
12.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a declaração do transportador?	
SIM ou NÃO	
12.6. A pessoa que transporta a carga foi submetida a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização antes de ser autorizada a transportar carga aérea ou correio aéreo securizado, ou ambos?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (por exemplo, verificação dos antecedentes laborais e inquéritos pessoais) e o tipo de formação (por exemplo, formação de sensibilização para a segurança).	
12.7. Conclusão: as medidas são suficientes para proteger a carga aérea ou o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 13

Conformidade

Objetivo: após a avaliação das doze partes anteriores da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se a sua verificação no local confirma a realização dos controlos de segurança em conformidade com os objetivos referidos nesta lista para a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE.

▼M2

São possíveis dois cenários. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação conclui que a entidade:

1. Cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada.

2. Não cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. Neste caso, a entidade não está autorizada a entregar carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3, sem que este tenha sido rastreado por uma parte autorizada. Neste caso, recebe uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve ter em conta que a avaliação se baseia numa metodologia de conformidade global orientada para os objetivos.

12.1. Conclusão geral: indicar o caso que mais se aproxima da situação validada.	
1 ou 2	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da entidade	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

▼M2

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

Indicar o nome da entidade, o nome e o cargo da pessoa de contacto e a data da visita ou entrevista.

Nome da entidade	Nome da pessoa de contacto	Cargo da pessoa de contacto	Data da visita ou entrevista

▼M15

———————

▼B

APÊNDICE 6-E

DECLARAÇÃO DO TRANSPORTADOR

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e com os respetivos atos de execução,

▼M16

Confirmo que, na recolha, transporte, armazenamento e entrega de carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança [por conta de *nome do agente reconhecido/da transportadora aérea que realiza controlos de segurança da carga ou do correio/do expedidor conhecido*], serão aplicados os seguintes procedimentos de segurança:

▼M15

— Todo o pessoal que efetua o transporte de carga e correio terá recebido formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7. Além disso, se esse pessoal também tiver acesso não supervisionado à carga e ao correio submetidos aos controlos de segurança necessários, terá recebido formação em matéria de segurança em conformidade com o ponto 11.2.3.9;

([1]) Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

— Será verificada a idoneidade de todo o pessoal recrutado com acesso a carga aérea/correio aéreo. Esta verificação deve incluir, pelo menos, um controlo de identidade (se possível, por meio de bilhete de identidade, carta de condução ou passaporte com fotografia) e uma confirmação do currículo e/ou das referências facultadas;

— Os compartimentos de carga dos veículos serão selados ou trancados. Os veículos com cortinas laterais serão securizados com cabos TIR. As zonas de carga dos veículos de caixa aberta serão mantidas sob vigilância em caso de transporte de carga aérea;

— Imediatamente antes do carregamento, o compartimento de carga será revistado e a integridade da revista será mantida até o carregamento estar concluído;

— Cada motorista será portador de um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento com uma fotografia do titular, emitido ou reconhecido pelas autoridades nacionais;

— O motorista não efetuará paragens imprevistas entre os pontos de recolha e de entrega. Se tal for inevitável, o motorista verificará a segurança da carga e a integridade dos fechos e/ou dos selos quando regressar. Se o motorista detetar qualquer sinal de interferência, notificará o seu supervisor e a carga aérea/o correio aéreo não será entregue sem notificação no ponto de entrega;

— Os serviços de transporte não serão subcontratados a terceiros, exceto se estes:

▼M16

a) Tiverem celebrado um contrato de transporte com o agente reconhecido ou expedidor conhecido responsável pelo transporte [o mesmo que acima]; ou

▼B

b) Tiverem sido aprovados ou certificados pela autoridade competente; ou

▼M16

c) Tiverem celebrado um contrato de transporte com o transportador abaixo assinado que prevê que o terceiro não recorrerá a nova subcontratação e aplicarem os procedimentos de segurança constantes da presente declaração. O transportador abaixo assinado é inteiramente responsável por toda a operação de transporte em nome do agente reconhecido ou expedidor conhecido; e

▼B

— Nenhum outro serviço (por exemplo, armazenamento) será subcontratado a terceiros que não sejam um agente reconhecido ou uma entidade certificada ou aprovada e incluída na lista de fornecedores destes serviços pela autoridade competente.

▼B

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Nome e endereço da empresa:

Data:

Assinatura:

▼M7

APÊNDICE 6-F

CARGA E CORREIO

6-Fi

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DA PARTE III DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

No que respeita à carga e ao correio, os seguintes países terceiros aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns em matéria de segurança da aviação civil:

Montenegro

▼M13

República da Sérvia

▼M7

Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis globais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

6-Fii

OS PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO OS OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DA PARTE III DO TRATADO, PARA OS QUAIS NÃO É EXIGIDA A DESIGNAÇÃO ACC3, SÃO ENUMERADOS NA DECISÃO DE EXECUÇÃO C(2015) 8005 DA COMISSÃO

6-Fiii

ATIVIDADES DE VALIDAÇÃO DE PAÍSES TERCEIROS E DE OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DA PARTE III DO TRATADO, RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES À VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Ainda não foram adotadas disposições.

▼B

APÊNDICE 6-G

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À CARGA E AO CORREIO PROVENIENTES DE PAÍSES TERCEIROS

O programa de segurança da ACC3 deve incluir, conforme aplicável e em relação a cada um dos aeroportos de países terceiros ou sob a forma de documento genérico, especificando as eventuais variações nos aeroportos dos países terceiros mencionados:

a) Uma descrição de medidas para a carga aérea e o correio aéreo;

b) Procedimentos para efeitos de aceitação;

c) O regime e os critérios aplicáveis aos agentes reconhecidos;

d) O regime e os critérios aplicáveis aos expedidores conhecidos;

e) O regime e os critérios aplicáveis aos expedidores avençados;

f) As normas aplicáveis ao rastreio;

g) O local do rastreio;

h) Dados sobre o equipamento de rastreio;

i) Dados sobre o operador ou prestador de serviços;

j) A lista de isenções do rastreio de segurança;

k) O tratamento de carga aérea e correio aéreo de alto risco.

▼M2

APÊNDICE 6-H1

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — ACC3 VALIDADA UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

Em nome de [nome da transportadora aérea], tomo nota do seguinte:

Este relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE ou ao EEE no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nela referidas.

[Nome da transportadora aérea] só pode ser designada «transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro» (ACC3) após apresentação e aceitação, para o efeito, de um relatório de validação UE para efeitos de segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, da Noruega ou da Suíça e introdução das informações relativas à ACC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Se a não conformidade das medidas de segurança mencionadas no relatório for identificada pela autoridade competente de um Estado-Membro da UE ou pela Comissão Europeia, tal pode levar à retirada da designação de [nome da transportadora aérea] como ACC3, já obtida para este aeroporto, o que impedirá [nome da transportadora aérea] de transportar carga ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE a partir deste aeroporto.

O relatório é válido por cinco anos, pelo que expira, o mais tardar, em …

Em nome de [nome da transportadora aérea], declaro que:

▼M2

1. [Nome da transportadora aérea] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

2. Facultarei os dados pertinentes à autoridade competente responsável pela designação, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 10 dias úteis, se:

   a) ocorrerem quaisquer alterações no programa de segurança de [nome da transportadora aérea];

   b) a responsabilidade global pela segurança for atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.7 do apêndice 6-C3 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998;

   c) se verificarem quaisquer outras alterações nas instalações ou nos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;

   d) a transportadora aérea cessar a sua atividade, deixar de transportar carga ou correio com destino à União ou deixar de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União que tenham sido validados no presente relatório.

3. [Nome da transportadora aérea] manterá o nível de segurança confirmado neste relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designada como ACC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome da transportadora aérea].

4. [Nome da transportadora aérea] informará a autoridade competente que procedeu à designação se não puder requerer, obter ou garantir a realização de controlos de segurança adequados de carga ou correio que aceite transportar para a UE ou o EEE, ou não puder assegurar uma supervisão eficaz da sua cadeia de abastecimento.

Em nome de [nome da transportadora aérea], assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-H2

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — AGENTE RECONHECIDO DE UM PAIS TERCEIRO VALIDADO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO (RA3)

Em nome de [nome do RA3], tomo nota do seguinte:

Este relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE ou ao EEE no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nela referidas.

[Nome da entidade] só pode ser designada «agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação» (RA3) após apresentação e aceitação, para o efeito, de um relatório de validação UE para efeitos de segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, da Noruega ou da Suíça e introdução das informações relativas ao RA3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

▼M2

Se a não conformidade das medidas de segurança mencionadas no relatório for identificada pela autoridade competente de um Estado-Membro da UE ou pela Comissão Europeia, tal pode levar à retirada da designação de [nome da entidade] como RA3, já obtida para estas instalações, o que impedirá [nome da entidade] de entregar carga ou correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE a uma ACC3 ou a outro RA3.

O relatório é válido por três anos, pelo que expira, o mais tardar, em …

Em nome de [nome da entidade], declaro que:

1. [Nome da entidade] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

2. Facultarei os dados pertinentes à autoridade competente responsável pela designação, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 15 dias úteis, se:

   a) ocorrerem quaisquer alterações no programa de segurança de [nome da entidade];

   b) a responsabilidade global pela segurança for atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C2 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998;

   c) se verificarem quaisquer outras alterações nas instalações ou nos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;

   d) a empresa cessar a sua atividade, deixar de entregar carga ou correio com destino à União Europeia ou deixar de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União que tenham sido validados no presente relatório.

3. [Nome da entidade] manterá o nível de segurança confirmado neste relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designado como RA3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome da entidade].

4. [Nome da entidade] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entregue carga aérea ou correio aéreo securizado se cessar a sua atividade, deixar de tratar carga aérea ou correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados neste relatório.

Em nome de [nome da entidade], assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-H3

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — EXPEDIDOR CONHECIDO DE UM PAÍS TERCEIRO VALIDADO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO (KC3)

Em nome de [nome do RA3], tomo nota do seguinte:

Este relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE ou ao EEE no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nela referidas.

▼M2

[Nome da entidade] só pode ser designada «expedidor conhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação» (KC3) após apresentação e aceitação, para o efeito, de um relatório de validação UE para efeitos de segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, da Noruega ou da Suíça e introdução das informações relativas ao KC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Se a não conformidade das medidas de segurança mencionadas no relatório for identificada pela autoridade competente de um Estado-Membro da UE ou pela Comissão Europeia, tal pode levar à retirada da designação de [nome da entidade] como KC3, já obtida para estas instalações, o que impedirá [nome da entidade] de entregar carga ou correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3.

O relatório é válido por três anos, pelo que expira, o mais tardar, em …

Em nome de [nome da entidade], declaro que:

1. [Nome da entidade] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

2. Facultarei os dados pertinentes à autoridade competente responsável pela designação, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 15 dias úteis, se:

   a) ocorrerem quaisquer alterações no programa de segurança de [nome da entidade];

   b) a responsabilidade global pela segurança for atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C4 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998;

   c) se verificarem quaisquer outras alterações nas instalações ou nos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;

   d) a empresa cessar a sua atividade, deixar de entregar carga ou correio com destino à União Europeia ou deixar de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União que tenham sido validados no presente relatório.

3. [Nome da entidade] manterá o nível de segurança confirmado neste relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designado como KC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome da entidade].

4. [Nome da entidade] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entregue carga aérea ou correio aéreo securizado se cessar a sua atividade, deixar de tratar carga aérea ou correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados neste relatório.

Em nome de [nome da entidade], assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

▼B

APÊNDICE 6-I

As disposições relativas à carga de alto risco são estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 6-J

As disposições relativas à utilização de equipamento de rastreio são estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

7. CORREIO E MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA

7.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

Salvo indicação em contrário ou se a realização dos controlos de segurança referidos nos capítulos 4, 5 e 6, respetivamente, for assegurada por uma autoridade, um operador aeroportuário, uma entidade ou por outra transportadora aérea, compete à transportadora aérea garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo no que diz respeito ao seu correio e material.

7.1. CORREIO E MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA A CARREGAR NUMA AERONAVE

7.1.1. Antes de serem carregados no porão de uma aeronave, o correio e o material da transportadora aérea devem ser sujeitos a rastreio e protegidos de acordo com o capítulo 5 ou, em alternativa, sujeitos a controlos de segurança e protegidos de acordo com o capítulo 6.

7.1.2. Antes de serem carregados em qualquer parte de uma aeronave que não o porão, o correio e o material da transportadora aérea devem ser sujeitos a rastreio e protegidos de acordo com as disposições do capítulo 4 aplicáveis à bagagem de cabina.

7.1.3. O correio e o material da transportadora aérea a carregar numa aeronave devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

7.2. MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA DESTINADO AO TRATAMENTO DOS PASSAGEIROS E DA BAGAGEM

7.2.1. O material da transportadora aérea destinado ao tratamento dos passageiros e da bagagem, que possa ser utilizado para comprometer a segurança da aviação, deve ser protegido ou mantido sob vigilância para evitar o acesso não autorizado.

O autorregisto e as opções Internet aplicáveis, que podem ser utilizados pelos passageiros, consideram-se acesso autorizado a tal material.

7.2.2. Os materiais descartados que possam ser utilizados para facilitar o acesso não autorizado ou para movimentar bagagem para a zona restrita de segurança ou para a aeronave devem ser destruídos ou invalidados.

7.2.3. Os sistemas de controlo das partidas e os sistemas de registo (*check-in*) devem ser geridos de modo a impedir o acesso não autorizado.

O autorregisto, que pode ser utilizado pelos passageiros, considera-se acesso autorizado a estes sistemas.

▼B

8. PROVISÕES DE BORDO

8.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

8.0.1. Salvo indicação em contrário, compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade responsável em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

8.0.2. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «provisões de bordo» todos os artigos destinados a serem levados para bordo de uma aeronave para serem utilizados, consumidos ou comprados pelos passageiros ou pela tripulação durante um voo, com exceção de:

a) Bagagem de cabina; e

b) Artigos transportados por pessoas que não sejam passageiros; e

c) Correio e material da transportadora aérea.

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «fornecedor reconhecido de provisões de bordo» um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo diretamente à aeronave.

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «fornecedor conhecido de provisões de bordo» um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões de bordo a uma transportadora aérea ou a um fornecedor reconhecido, mas não diretamente à aeronave.

8.0.3. As provisões consideram-se provisões de bordo a partir do momento em que sejam identificáveis como provisões destinadas a serem levadas para bordo de uma aeronave para serem utilizadas, consumidas ou compradas pelos passageiros ou pela tripulação durante um voo.

8.0.4. A lista de artigos proibidos nas provisões de bordo é a mesma que consta do apêndice 1-A. Os artigos proibidos devem ser tratados em conformidade com o disposto no ponto 1.6.

8.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA

8.1.1. **Controlos de segurança — disposições gerais**

8.1.1.1. ►**M15** As provisões de bordo devem ser rastreadas por ou em nome de uma transportadora aérea, de um fornecedor reconhecido ou de um operador aeroportuário antes de serem levadas para uma zona restrita de segurança, exceto se: ◄

a) Tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários por uma transportadora aérea que as entrega à sua própria aeronave e tiverem sido protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que estes controlos foram efetuados até à entrega na aeronave; ou

b) Tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários por um fornecedor reconhecido e protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que estes controlos foram efetuados até à chegada à zona restrita de segurança ou, se aplicável, até à entrega à transportadora aérea ou a outro fornecedor reconhecido; ou

c) Tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários por um fornecedor conhecido e protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que estes controlos foram efetuados até à entrega à transportadora aérea ou ao fornecedor reconhecido.

▼B

8.1.1.2. Se existirem razões para suspeitar que foram manipuladas ou não foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que foram efetuados os controlos de segurança, as provisões de bordo submetidas a tais controlos devem ser rastreadas antes de poderem entrar nas zonas restritas de segurança.

8.1.1.3. Os controlos de segurança das provisões de bordo devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

8.1.2. **Rastreio**

8.1.2.1. Os meios ou métodos utilizados no rastreio das provisões de bordo devem tomar em consideração a natureza das provisões e ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que as mesmas não ocultam artigos proibidos.

8.1.2.2. O rastreio das provisões de bordo deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

8.1.2.3. Devem ser aplicados os seguintes meios ou métodos de rastreio, individualmente ou em combinação:

a) Inspeção visual;

b) Revista manual;

c) Equipamento de raios X;

d) Equipamento SDE;

e) Equipamento DVE em combinação com a alínea a);

▼M16

f) Cães detetores de explosivos em combinação com a alínea a);

g) Equipamento DVEX aplicado em conformidade com as disposições pertinentes constantes do apêndice 6-J e em combinação com a alínea a).

▼B

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o objeto contém ou não artigos proibidos, deve recusá-lo ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

8.1.3. **Aprovação de fornecedores reconhecidos**

8.1.3.1. Os fornecedores reconhecidos devem ser aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como fornecedor reconhecido deve ser restrita a uma instalação específica.

Qualquer entidade que garanta os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5 e entregue provisões de bordo diretamente às aeronaves deve ser aprovada como fornecedor reconhecido. Esta disposição não se aplica às transportadoras aéreas que efetuam elas próprias estes controlos de segurança e entregam as provisões exclusivamente às suas próprias aeronaves.

8.1.3.2. ►C1 Para efeitos da aprovação de fornecedores reconhecidos, deve ser aplicado o procedimento seguinte: ◄

a) A entidade deve requerer a aprovação junto da autoridade competente do Estado-Membro em que se situam as suas instalações, a fim de lhe ser conferido o estatuto de fornecedor reconhecido.

O candidato deve apresentar à autoridade competente um programa de segurança. Este programa deve descrever os métodos e procedimentos que o fornecedor deve aplicar para cumprir os requisitos do ponto 8.1.5. O programa deve descrever ainda o modo como o fornecedor deve controlar a aplicação destes métodos e procedimentos.

O candidato deve apresentar igualmente a «Declaração de compromisso — fornecedor reconhecido de provisões de bordo» que consta do apêndice 8-A. Esta declaração deve ser assinada pelo representante legal ou pelo responsável pela segurança.

▼M15

A declaração assinada deve indicar claramente a localização da instalação ou das instalações a que se refere e ser conservada pela autoridade competente;

▼B

b) A autoridade competente, ou um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve examinar o programa de segurança e proceder a uma verificação no local das instalações especificadas, a fim de avaliar se o candidato cumpre os requisitos do ponto 8.1.5;

▼M2

c) Se considerar satisfatórias as informações prestadas em conformidade com as alíneas a) e b), a autoridade competente deve zelar por que os dados necessários do fornecedor reconhecido sejam introduzidos na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, o mais tardar até ao dia útil seguinte. Ao criar a entrada na base de dados, a autoridade competente deve atribuir a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato-padrão. Se considerar insatisfatórias as informações prestadas, a autoridade deve comunicar de imediato a sua justificação à entidade que requereu a aprovação como fornecedor reconhecido;

d) O fornecedor reconhecido não é considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

▼B

8.1.3.3. ►C1 A aprovação como fornecedor reconhecido deve ser renovada a intervalos regulares não superiores a 5 anos. ◄ Esta revalidação deve incluir uma verificação no local para apurar se o fornecedor reconhecido continua a cumprir os requisitos do ponto 8.1.5.

Uma inspeção às instalações do fornecedor reconhecido efetuada pela autoridade competente de acordo com o seu programa nacional de controlo da qualidade pode ser considerada uma verificação no local, desde que abranja todos os requisitos do ponto 8.1.5.

8.1.3.4. Se considerar que o fornecedor reconhecido deixou de cumprir os requisitos do ponto 8.1.5, a autoridade competente deve retirar-lhe o estatuto de fornecedor reconhecido para as instalações especificadas.

8.1.3.5. Sem prejuízo do direito que assiste a cada Estado-Membro de aplicar medidas mais restritivas nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, um fornecedor reconhecido aprovado de acordo com o ponto 8.3.1 deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros.

8.1.4. **Designação de fornecedores conhecidos**

8.1.4.1. Qualquer entidade («fornecedor») que garanta os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5 e entregue provisões de bordo, embora não diretamente às aeronaves, deve ser designada como fornecedor conhecido pelo operador ou pela entidade a quem entrega as provisões («entidade responsável pela designação»). Esta disposição não se aplica aos fornecedores reconhecidos.

8.1.4.2. Para ser designado como fornecedor conhecido, o fornecedor deve apresentar à entidade responsável pela designação:

▼M15

a) A «Declaração de compromisso — fornecedor conhecido de provisões de bordo» que consta do apêndice 8-B. Esta declaração deve indicar claramente a localização da instalação ou das instalações a que se refere e ser assinada pelo representante legal; e

▼B

b) O programa de segurança, que deve incluir os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5.

8.1.4.3. Todos os fornecedores conhecidos devem ser designados com base em validações do seguinte:

a) A relevância e exaustividade do programa de segurança no que respeita ao ponto 8.1.5; e

b) A execução do programa de segurança sem deficiências.

▼B

Se a autoridade competente ou a entidade responsável pela designação considerar que o fornecedor conhecido deixou de cumprir os requisitos do ponto 8.1.5, a entidade responsável pela designação deve retirar-lhe sem demora o estatuto de fornecedor conhecido.

8.1.4.4. A autoridade competente deve definir, no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, se as validações do programa de segurança e da respetiva execução devem ser realizadas por um auditor nacional, um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou uma pessoa que atua em nome da entidade responsável pela designação, designada e formada para o efeito.

As validações devem constar de um registo e, salvo disposição em contrário na presente legislação, ter lugar antes da designação, devendo ser repetidas de 2 em 2 anos.

Se a validação não for efetuada em nome da entidade responsável pela designação, os seus eventuais registos devem ser colocados à disposição desta.

8.1.4.5. A validação da execução do programa de segurança que confirma a ausência de deficiências consiste no seguinte:

a) Uma visita às instalações do fornecedor de dois em dois anos; ou

b) Controlos regulares por ocasião da receção das provisões entregues por esse fornecedor conhecido, com início após a designação, que incluem:

— uma verificação de que a pessoa que efetua as entregas em nome do fornecedor conhecido dispõe de formação adequada; e

— uma verificação de que as provisões são devidamente securizadas; e

— o rastreio das provisões, da mesma forma que o das provenientes de fornecedores desconhecidos.

Estes controlos devem ser efetuados de forma aleatória e ter lugar, pelo menos, uma vez de três em três meses ou abranger 20 % das entregas efetuadas pelo fornecedor conhecido à entidade responsável pela designação.

A opção b) só pode ser usada se a autoridade competente tiver definido no seu programa nacional de segurança da aviação civil que a validação deve ser efetuada por uma pessoa que atua em nome da entidade responsável pela designação.

8.1.4.6. Os métodos usados e os procedimentos a aplicar durante e após a designação devem ser estabelecidos no programa de segurança da entidade responsável pela designação.

8.1.4.7. A entidade responsável pela designação deve conservar:

a) Uma lista de todos os fornecedores conhecidos designados, indicando o prazo de validade da respetiva designação, e

b) A declaração assinada, uma cópia do programa de segurança e eventuais relatórios sobre a sua execução para cada fornecedor conhecido, pelo menos até 6 meses após o termo da validade da sua designação.

Estes documentos devem ser apresentados a pedido da autoridade competente para efeitos de controlo do cumprimento.

8.1.5. **Controlos de segurança a realizar pelas transportadoras aéreas, pelos fornecedores reconhecidos e pelos fornecedores conhecidos**

8.1.5.1. As transportadoras aéreas, os fornecedores reconhecidos e os fornecedores conhecidos de provisões de bordo devem:

a) Designar um responsável pela segurança na empresa; e

▼M15

b) Assegurar que as pessoas com acesso às provisões de bordo recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, comprometem-se a assegurar que as pessoas que realizam o rastreio das provisões de bordo recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.3 e que as pessoas que realizam outros controlos de segurança relacionados com as provisões de bordo recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.10; e

▼B

c) Impedir o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões de bordo; e

d) Assegurar, de forma razoável, que as provisões de bordo não ocultam artigos proibidos; e

e) Aplicar selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões de bordo, ou protegê-los fisicamente.

O disposto na alínea e) não é aplicável durante o transporte no lado ar.

8.1.5.2. Se um fornecedor conhecido recorrer a outra empresa que não seja um fornecedor conhecido da transportadora aérea ou um fornecedor reconhecido para o transporte de provisões, o fornecedor conhecido deve garantir a realização de todos os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5.1.

8.1.5.3. Os controlos de segurança a realizar pelas transportadoras aéreas e pelos fornecedores reconhecidos devem ser ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

8.2. PROTEÇÃO DAS PROVISÕES DE BORDO

As disposições específicas relativas à proteção das provisões de bordo encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

8.3. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA AS PROVISÕES DE BORDO DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GÉIS E DE SACOS INVIOLÁVEIS

8.3.1. As provisões de bordo de sacos invioláveis devem ser entregues em embalagens invioláveis numa zona do lado ar ou numa zona restrita de segurança.

8.3.2. Após a primeira receção na zona do lado ar ou na zona restrita de segurança e até à sua venda final a bordo da aeronave, os líquidos, aerossóis e géis e os sacos invioláveis devem ser protegidos contra interferências não autorizadas.

8.3.3. As disposições específicas relativas às disposições adicionais de segurança para as provisões de bordo de líquidos, aerossóis e géis e de sacos invioláveis são estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 8-A

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

FORNECEDOR RECONHECIDO DE PROVISÕES DE BORDO

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e com os respetivos atos de execução,

Declaro que,

— tanto quanto é do meu conhecimento, as informações contidas no programa de segurança da empresa são autênticas e exatas,

— as práticas e os procedimentos estabelecidos neste programa de segurança serão aplicados e observados em todas as instalações por ele abrangidas,

([1]) Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

— o programa de segurança será ajustado e adaptado de modo a ter em conta todas as alterações relevantes que venham a ser futuramente introduzidas na legislação da União, a não ser que [nome da empresa] informe [nome da autoridade competente] que não pretende continuar a entregar provisões de bordo diretamente às aeronaves (e, por conseguinte, pretende cessar a atividade como fornecedor reconhecido),

— [nome da empresa] comunicará a [nome da autoridade competente] por escrito:

a) Quaisquer alterações menores do seu programa de segurança, como sejam o nome da empresa, o nome do responsável pela segurança ou os dados de contacto, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 10 dias úteis; e

b) Quaisquer grandes alterações previstas, como sejam novos procedimentos de rastreio, grandes obras de construção que possam afetar o cumprimento da legislação aplicável da União ou a mudança de instalações/endereço, com uma antecedência mínima de 15 dias úteis em relação à data de início/da alteração prevista,

— para assegurar o cumprimento da legislação aplicável da União, [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspeções, sempre que necessário, e a proporcionar acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspetores,

— [nome da empresa] comunicará a [nome da autoridade competente] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para as provisões de bordo, designadamente qualquer tentativa de ocultar artigos proibidos nas provisões,

— [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, ao abrigo do programa de segurança da empresa; e

— [nome da empresa] informará [nome da autoridade competente] no caso de:

a) Cessar a sua atividade;

b) Deixar de entregar provisões de bordo diretamente às aeronaves; ou

c) Deixar de poder cumprir os requisitos da legislação aplicável da União.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 8-B

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

FORNECEDOR CONHECIDO DE PROVISÕES DE BORDO

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e com os respetivos atos de execução,

Declaro que,

— [nome da empresa]

a) Nomeará um responsável pela segurança na empresa; e

([1]) Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼M15

b) Assegurará que as pessoas com acesso às provisões de bordo recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, compromete-se a que as pessoas que as pessoas que realizam controlos de segurança além do rastreio das provisões de bordo recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.10; e

▼B

c) Impedirá o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões de bordo; e

d) Assegurará, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas provisões de bordo; e

e) Aplicará selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões de bordo, ou assegurará a sua proteção física (este ponto não será aplicável durante o transporte no lado ar).

Quando recorrer a outra empresa que não um fornecedor conhecido da transportadora aérea ou um fornecedor reconhecido para o transporte de provisões, [nome da empresa] assegurará a realização de todos os controlos de segurança acima enumerados,

— para garantir o cumprimento da legislação aplicável, [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspeções, sempre que for necessário, e a proporcionar acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspetores,

— [nome da empresa] comunicará a [a transportadora aérea ou o fornecedor reconhecido a quem entrega provisões de bordo] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para as provisões de bordo, designadamente qualquer tentativa de ocultar artigos proibidos nas provisões,

— [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, e

— [nome da empresa] informará [a transportadora aérea ou o fornecedor reconhecido a quem entrega provisões de bordo] no caso de:

a) Cessar a sua atividade; ou

b) Deixar de poder cumprir os requisitos da legislação aplicável da União.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Representante legal

Nome:

Data:

Assinatura:

9. **PROVISÕES DO AEROPORTO**

9.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

9.0.1. Salvo indicação em contrário ou se a execução do rastreio for assegurada por uma autoridade ou entidade, compete ao operador aeroportuário garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

▼B

9.0.2. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

a) «Provisões do aeroporto», todos os artigos destinados a serem vendidos, utilizados ou disponibilizados para qualquer fim ou atividade nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, à exceção dos «artigos transportados por pessoas que não sejam passageiros»;

b) «Fornecedor conhecido de provisões do aeroporto», um fornecedor cujos procedimentos cumprem regras e normas de segurança comuns suficientes para permitir a entrega de provisões do aeroporto nas zonas restritas de segurança.

9.0.3. As provisões consideram-se provisões do aeroporto a partir do momento em que sejam identificáveis como provisões destinadas a serem vendidas, utilizadas ou disponibilizadas nas zonas restritas de segurança de um aeroporto.

9.0.4. ►C1 A lista de artigos proibidos nas provisões do aeroporto é a mesma que consta do apêndice 1-A. ◄ Os artigos proibidos devem ser tratados em conformidade com o disposto no ponto 1.6.

9.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA

9.1.1. **Controlos de segurança — disposições gerais**

9.1.1.1. ►M15 As provisões do aeroporto devem ser rastreadas por ou em nome de um operador aeroportuário ou de um fornecedor reconhecido antes de serem levadas para uma zona restrita de segurança, exceto se: ◄

a) Tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários por um operador aeroportuário que as entrega ao seu próprio aeroporto e tiverem sido protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que estes controlos foram efetuados até à entrega na zona restrita de segurança; ou

b) Tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários por um fornecedor conhecido ou por um fornecedor reconhecido e tiverem sido protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados até à entrega na zona restrita de segurança.

9.1.1.2. As provisões do aeroporto que têm origem na zona restrita de segurança podem ser isentas destes controlos de segurança.

9.1.1.3. Se existirem razões para suspeitar que as provisões do aeroporto submetidas aos controlos de segurança foram manipuladas ou não foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que estes controlos foram efetuados, será necessário rastreá-las antes de ser autorizada a sua entrada nas zonas restritas de segurança.

9.1.2. **Rastreio**

9.1.2.1. Os meios ou métodos utilizados no rastreio das provisões do aeroporto devem tomar em consideração a natureza das provisões e ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que as provisões não ocultam artigos proibidos.

9.1.2.2. O rastreio das provisões do aeroporto deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

9.1.2.3. Devem ser aplicados os seguintes meios ou métodos de rastreio, individualmente ou em combinação:

a) Inspeção visual;

b) Revista manual;

▼B

c) Equipamento de raios X;

d) Equipamento SDE;

e) Equipamento DVE em combinação com a alínea a);

▼M16

f) Cães detetores de explosivos em combinação com a alínea a);

g) Equipamento DVEX aplicado em conformidade com as disposições pertinentes constantes do apêndice 6-J e em combinação com a alínea a).

▼B

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o objeto contém ou não artigos proibidos, deve recusá-lo ou repetir o rastreio até obter um resultado satisfatório.

9.1.3. **Designação de fornecedores conhecidos**

9.1.3.1. Qualquer entidade («fornecedor») que garanta os controlos de segurança previstos no ponto 9.1.4 e entregue provisões do aeroporto deve ser designada como fornecedor conhecido pelo operador aeroportuário.

9.1.3.2. Para ser designado como fornecedor conhecido, o fornecedor deve apresentar ao operador aeroportuário:

▼M15

a) A «Declaração de compromisso — fornecedor conhecido de provisões do aeroporto» que consta do apêndice 9-A. Esta declaração deve indicar claramente a localização da instalação ou das instalações a que se refere e ser assinada pelo representante legal; e

▼B

b) O programa de segurança, que deve incluir os controlos de segurança referidos no ponto 9.1.4.

▼M15

9.1.3.3. Todos os fornecedores conhecidos devem ser designados com base em validações do seguinte:

a) A relevância e exaustividade do programa de segurança no que respeita ao ponto 9.1.4; e

b) A execução do programa de segurança sem deficiências.

Como prova legal da designação, a autoridade competente pode exigir que os operadores aeroportuários introduzam os dados necessários dos fornecedores conhecidos que designam na «Base de dados da União sobre a segurança da cadeia de abastecimento», o mais tardar no dia útil seguinte. Ao criar a entrada na base de dados, o operador aeroportuário deve atribuir a cada uma das instalações designadas um identificador alfanumérico único no formato-padrão.

O acesso às zonas restritas de segurança das provisões do aeroporto só pode ser concedido depois do estatuto do fornecedor ter sido estabelecido. Tal deve ser feito através da verificação na «Base de dados da União sobre a segurança da cadeia de abastecimento», se aplicável, ou através de um mecanismo alternativo que assegure o mesmo objetivo.

Se a autoridade competente ou o operador aeroportuário considerar que o fornecedor conhecido deixou de cumprir os requisitos do ponto 9.1.4, o operador aeroportuário deve retirar-lhe imediatamente o estatuto de fornecedor conhecido.

▼B

9.1.3.4. A autoridade competente deve definir, no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, se as validações do programa de segurança e da respetiva execução devem ser efetuadas por um auditor nacional, um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou uma pessoa que atua em nome do operador aeroportuário, designada e formada para o efeito.

As validações devem constar de um registo e, salvo disposição em contrário na presente legislação, ter lugar antes da designação, devendo ser repetidas de 2 em 2 anos.

Se a validação não for efetuada em nome do operador aeroportuário, os seus eventuais registos devem ser colocados à disposição deste.

▼B

9.1.3.5. A validação da execução do programa de segurança que confirma a ausência de deficiências consiste no seguinte:

a) Uma visita às instalações do fornecedor de dois em dois anos; ou

b) Controlos regulares aquando do acesso à zona restrita de segurança das provisões entregues por esse fornecedor conhecido, com início após a designação, incluindo:

— uma verificação de que a pessoa que efetua as entregas das provisões em nome do fornecedor conhecido dispõe de formação adequada; e

— uma verificação de que as provisões são devidamente securizadas; e

— o rastreio das provisões da mesma forma que as provenientes de fornecedores desconhecidos.

Estes controlos devem ser efetuados de forma aleatória e ter lugar, pelo menos, uma vez de três em três meses ou abranger 20 % das entregas efetuadas pelo fornecedor conhecido ao operador aeroportuário.

A opção b) só pode ser usada se a autoridade competente tiver definido no seu programa nacional de segurança da aviação civil que a validação deve ser efetuada por uma pessoa que atua em nome do operador aeroportuário.

9.1.3.6. Os métodos usados e os procedimentos a aplicar durante e após a designação devem ser estabelecidos no programa de segurança do operador aeroportuário.

9.1.3.7. O operador aeroportuário deve conservar:

a) Uma lista de todos os fornecedores conhecidos designados, indicando o prazo de validade da respetiva designação, e

b) A declaração assinada, uma cópia do programa de segurança e eventuais relatórios sobre a respetiva execução para cada fornecedor conhecido, pelo menos até 6 meses após o termo da validade da sua designação.

Estes documentos devem ser apresentados a pedido da autoridade competente para efeitos de controlo do cumprimento.

9.1.4. **Controlos de segurança a realizar pelos fornecedores conhecidos ou pelos operadores aeroportuários**

9.1.4.1. Um fornecedor conhecido de provisões do aeroporto ou um operador aeroportuário que entrega provisões na zona restrita de segurança deve:

a) Designar um responsável pela segurança na empresa; e

▼M15

b) Assegurar que as pessoas com acesso às provisões do aeroporto recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7, antes de terem acesso a essas provisões; Além disso, devem assegurar que as pessoas que realizam o rastreio das provisões do aeroporto recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.3 e que as pessoas que realizam outros controlos de segurança relacionados com as provisões do aeroporto recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.10; e

▼B

c) Impedir o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões do aeroporto; e

d) Assegurar, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas provisões do aeroporto; e

e) Aplicar selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões do aeroporto, ou protegê-los fisicamente.

O disposto na alínea e) não é aplicável durante o transporte no lado ar.

▼B

9.1.4.2. Se recorrer a outra empresa que não seja um fornecedor conhecido do operador aeroportuário para o transporte de provisões do aeroporto, o fornecedor conhecido deve garantir a realização de todos os controlos de segurança referidos neste ponto.

9.2. PROTEÇÃO DAS PROVISÕES DO AEROPORTO

As disposições específicas relativas à proteção das provisões do aeroporto encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

9.3. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA AS PROVISÕES DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GÉIS E DE SACOS INVIOLÁVEIS

9.3.1. As provisões de sacos invioláveis devem ser entregues em embalagens invioláveis numa zona do lado ar situada para lá do posto de controlo dos cartões de embarque ou numa zona restrita de segurança.

9.3.2. Após a primeira receção na zona do lado ar ou na zona restrita de segurança e até à sua venda final na zona comercial, os líquidos, aerossóis e géis e os sacos invioláveis devem ser protegidos contra interferências não autorizadas.

9.3.3. As disposições específicas relativas às disposições adicionais de segurança para as provisões de líquidos, aerossóis e géis e de sacos invioláveis são estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 9-A

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

FORNECEDOR CONHECIDO DE PROVISÕES DO AEROPORTO

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] e com os respetivos atos de execução,

Declaro que,

— [nome da empresa]

a) Nomeará um responsável pela segurança na empresa; e

▼M15

b) Assegurará que as pessoas com acesso às provisões do aeroporto recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, compromete-se a assegurar que as pessoas que realizam controlos de segurança além do rastreio das provisões do aeroporto recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.10; e

▼B

c) Impedirá o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões do aeroporto; e

d) Assegurará, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas provisões do aeroporto; e

e) Aplicará selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões do aeroporto, ou assegurará a sua proteção física (este ponto não será aplicável durante o transporte no lado ar).

Quando recorrer a outra empresa que não um fornecedor conhecido do operador aeroportuário para o transporte das provisões, [nome da empresa] assegurará a realização de todos os controlos de segurança acima enumerados,

— para assegurar o cumprimento da legislação aplicável, [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspeções, sempre que for necessário, e a proporcionar acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspetores,

[1] Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

▼B

— [nome da empresa] comunicará a [operador aeroportuário] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para as provisões do aeroporto, designadamente qualquer tentativa de ocultar artigos proibidos nas provisões,

— [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, e

— [nome da empresa] informará [o operador aeroportuário] no caso de:

a) Cessar a sua atividade; ou

b) Deixar de poder cumprir os requisitos da legislação da UE aplicável.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Representante legal

Nome:

Data:

Assinatura:

10. **MEDIDAS DE SEGURANÇA DURANTE O VOO**

O presente regulamento não prevê disposições sobre esta matéria.

11. **RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DO PESSOAL**

11.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

11.0.1. Compete à autoridade, ao operador aeroportuário, à transportadora aérea ou à entidade empregadora das pessoas que executam ou são responsáveis pela execução das medidas que são da sua responsabilidade, de acordo com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, assegurar que essas pessoas cumprem as normas estabelecidas no presente capítulo.

11.0.2. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «certificação» uma avaliação formal e uma confirmação emitida pela autoridade competente, ou em seu nome, atestando que a pessoa concluiu com aproveitamento a formação adequada e possui as competências necessárias para desempenhar, com um nível aceitável, as funções que lhe são atribuídas.

11.0.3. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «Estado de residência» qualquer país no qual a pessoa tenha residido de forma permanente durante pelo menos 6 meses e por «intervalo» no registo da formação académica ou da experiência profissional qualquer intervalo superior a 28 dias.

11.0.4. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «competência» a capacidade de demonstrar conhecimentos e aptidões adequados.

11.0.5. As competências adquiridas pela pessoa antes do recrutamento podem ser tidas em conta na avaliação das necessidades de formação previstas no presente capítulo.

11.0.6. Se as competências pertinentes previstas pelo presente regulamento e não especificamente relacionadas com a segurança da aviação tiverem sido adquiridas mediante formação não ministrada por um instrutor em conformidade com o ponto 11.5 do presente regulamento e/ou através de cursos não especificados ou aprovados pela autoridade competente, tal pode ser tido em conta na avaliação das necessidades de formação previstas no presente capítulo.

11.0.7. Se uma pessoa tiver recebido formação e adquirido competências enumeradas no ponto 11.2, as necessidades de formação não têm de ser repetidas para outra função que não seja para efeitos da formação contínua.

▼M5

11.0.8. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «radicalização» o fenómeno de socialização que conduz ao extremismo de pessoas cujas opiniões, pontos de vista e ideias podem levar ao terrorismo.

▼M5

11.0.9. Para efeitos do presente capítulo e sem prejuízo do direito da União e nacional aplicável, na determinação da fiabilidade de uma pessoa sujeita ao processo descrito nos pontos 11.1.3 e 11.1.4, os Estados-Membros devem considerar, pelo menos:

a) As infrações referidas no anexo II da Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]);

b) As infrações terroristas referidas na Diretiva (UE) 2017/541 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

As infrações enumeradas na alínea b) são consideradas crimes inadmissíveis.

11.1. RECRUTAMENTO

▼M15

11.1.1 O pessoal seguinte deve ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal reforçado:

a) As pessoas recrutadas para executar ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança numa zona restrita de segurança;

b) As pessoas que assumem a responsabilidade geral, a nível nacional ou local, de garantir que um programa de segurança e a sua aplicação satisfazem todas as disposições legais (gestores de segurança);

c) Os instrutores, tal como referido no capítulo 11.5;

d) Agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação, tal como referido no capítulo 11.6.

A alínea b) do primeiro parágrafo é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2023. Antes dessa data, essas pessoas devem ter concluído um inquérito pessoal reforçado ou normal, em conformidade com o ponto 1.2.3.1 ou como determinado pela autoridade competente em conformidade com as regras nacionais aplicáveis.

▼M8

11.1.2 O pessoal seguinte deve ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal reforçado ou normal:

a) As pessoas recrutadas para executar ou para serem responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança em áreas que não sejam zonas restritas de segurança;

b) As pessoas com acesso sem escolta à carga e ao correio aéreos, ao correio e ao material da transportadora aérea, às provisões de bordo e às provisões do aeroporto a que tenham sido aplicados os controlos de segurança necessários;

c) As pessoas com direitos de administrador ou de acesso não controlado e ilimitado a sistemas e dados críticos das tecnologias da informação e das comunicações utilizados para a segurança da aviação civil, conforme descrito no ponto 1.7.1, em conformidade com o programa nacional de segurança da aviação, ou que tenham sido identificadas de outra forma na avaliação dos riscos em conformidade com o ponto 1.7.3.

([1]) Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave (JO L 119 de 4.5.2016, p. 132).

([2]) Diretiva (UE) 2017/541 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2017, relativa à luta contra o terrorismo e que substitui a Decisão-Quadro 2002/475/JAI do Conselho e altera a Decisão 2005/671/JAI do Conselho (JO L 88 de 31.3.2017, p. 6).

▼**M8**

Salvo indicação em contrário no presente regulamento, compete à autoridade competente decidir, em conformidade com as regras nacionais aplicáveis, se deve ser realizado um inquérito pessoal reforçado ou um inquérito pessoal normal.

▼**M5**

11.1.3. De acordo com a regulamentação aplicável da União e nacional, um inquérito pessoal reforçado deve, no mínimo:

a) Determinar a identidade da pessoa com base em provas documentais;

b) Abranger a verificação dos registos criminais em todos os países de residência durante, pelo menos, os cinco anos anteriores;

c) Abranger a verificação dos registos da experiência profissional e da formação académica e de quaisquer intervalos durante, pelo menos, os cinco anos anteriores;

d) Abranger as informações confidenciais e quaisquer outras informações relevantes à disposição das autoridades nacionais competentes que estas considerem pertinentes para a aptidão de uma pessoa para desempenhar funções que requeiram um inquérito pessoal reforçado.

11.1.4. De acordo com a regulamentação aplicável da União e nacional, um inquérito pessoal normal deve:

a) Determinar a identidade da pessoa com base em provas documentais;

b) Abranger a verificação dos registos criminais em todos os países de residência durante, pelo menos, os cinco anos anteriores;

c) Abranger a verificação dos registos da experiência profissional e da formação académica e de quaisquer intervalos durante, pelo menos, os cinco anos anteriores.

11.1.5. O inquérito pessoal normal, ou as respetivas alíneas a) a c), deve ser realizado antes de a pessoa receber formação inicial em matéria de segurança que implique o acesso a informação não pública devido à sua importância em matéria de sensibilidade de segurança. Sempre que for aplicável, deve cumprir-se a alínea d) do inquérito pessoal reforçado antes de a pessoa poder executar ou ser responsável pela execução do rastreio, do controlo de acessos ou de outros controlos de segurança.

▼**M15**

Antes de a pessoa receber a formação referida nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5, deve ter sido concluído um inquérito pessoal reforçado.

▼**M5**

11.1.6. Considera-se que os inquéritos pessoais reforçados ou normais não tiveram êxito quando nem todos os elementos especificados nos pontos 11.1.3 e 11.1.4, respetivamente, são realizados satisfatoriamente, ou se em determinado momento esses elementos não forneçam o necessário nível de garantia da fiabilidade do indivíduo.

Os Estados-Membros devem procurar estabelecer mecanismos adequados e eficazes para assegurar a partilha de informações a nível nacional e com outros Estados para efeitos de elaboração e avaliação de informações relevantes para o inquérito pessoal.

11.1.7. Os inquéritos pessoais devem ser sujeitos a um dos seguintes:

a) Um mecanismo de controlo permanente dos elementos especificados nos pontos 11.1.3 e 11.1.4 mediante notificação imediata à autoridade, ao operador ou à entidade emissora competentes, consoante o aplicável, de qualquer ocorrência suscetível de afetar a fiabilidade da pessoa. As modalidades desta notificação, do intercâmbio de informações e dos respetivos conteúdos entre autoridades, operadores e entidades competentes devem ser definidas e monitorizadas em conformidade com a legislação nacional; ou

▼M5

b) A repetição dos inquéritos pessoais a intervalos regulares, num prazo que não exceda doze meses no caso dos inquéritos pessoais reforçados ou três anos para os inquéritos pessoais normais.

11.1.8. O processo de recrutamento de todas as pessoas abrangidas pelos pontos 11.1.1 e 11.1.2 deve incluir, pelo menos, uma fase de candidatura por escrito e uma entrevista, a fim de permitir uma avaliação inicial das capacidades e aptidões.

11.1.9. As pessoas recrutadas para executar controlos de segurança devem possuir as capacidades e aptidões mentais e físicas necessárias ao desempenho eficaz das tarefas que lhes são atribuídas e ser alertadas para a natureza destes requisitos no início do processo de recrutamento.

Estas capacidades e aptidões devem ser avaliadas durante o processo de recrutamento e antes da realização de qualquer estágio.

11.1.10. Os registos de recrutamento, incluindo os resultados de quaisquer testes de avaliação efetuados, relativos a todas as pessoas recrutadas ao abrigo dos pontos 11.1.1 e 11.1.2, devem ser conservados pelo menos durante a vigência dos respetivos contratos.

11.1.11. A fim de eliminar as ameaças internas e sem prejuízo dos conteúdos de formação e competências do pessoal, enumerados no ponto 11.2, o programa de segurança dos operadores e das entidades referido nos artigos 12.º, 13.º e 14.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 deve incluir uma política interna apropriada e outras medidas conexas que aumentem a sensibilização do pessoal e promovam uma cultura de segurança.

11.1.12. Os inquéritos pessoais concluídos com êxito antes de ►M9 31 de dezembro de 2021 ◄ permanecerão válidos até ao termo do seu período de vigência ou, o mais tardar, até ►M9 30 de junho de 2024 ◄, consoante o que ocorrer primeiro.

▼B

11.2. FORMAÇÃO

11.2.1. **Obrigações gerais de formação**

11.2.1.1. As pessoas devem ter concluído, com aproveitamento, a formação pertinente antes de serem autorizadas a executar controlos de segurança sem supervisão.

11.2.1.2. A formação das pessoas que executam as tarefas enumeradas nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e no ponto 11.2.4 deve incluir elementos de formação teórica, prática e em contexto real de trabalho.

11.2.1.3. O conteúdo dos cursos deve ser especificado ou aprovado pela autoridade competente antes de:

a) Um instrutor ministrar qualquer formação exigida nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução; ou

b) Se recorrer a um curso de formação assistida por computador para cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução.

A formação assistida por computador pode ser usada com ou sem o apoio de um instrutor ou monitor.

11.2.1.4. Os registos de formação relativos a todas as pessoas que receberam formação devem ser conservados pelo menos durante a vigência dos respetivos contratos.

▼B

11.2.2. **Formação inicial**

A formação inicial das pessoas que executam as tarefas enumeradas nos pontos 11.2.3.1, 11.2.3.4 e 11.2.3.5, assim como nos pontos 11.2.4, 11.2.5 e 11.5, deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

b) Conhecimento do enquadramento legal da segurança da aviação;

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;

d) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos;

▼M2

e) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação utilizados;

▼B

f) Conhecimento dos procedimentos de interpelação de pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado;

g) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

h) Capacidade de identificar artigos proibidos;

i) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança;

j) Conhecimento das formas como o comportamento e as reações humanas podem afetar a segurança;

▼M5

k) Capacidade de comunicar de uma forma clara e confiante; e

l) Conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização.

▼B

11.2.3. **Formação específica para as pessoas que executam controlos de segurança**

11.2.3.1. A formação específica das pessoas que executam o rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados e bagagem de porão deve proporcionar as seguintes competências:

a) Compreensão de como se configura o posto de controlo de rastreio e funciona o processo de rastreio;

b) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

c) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

d) Conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados;

▼B

e) Conhecimento dos procedimentos de emergência.

Além disso, quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem, a formação deve igualmente proporcionar as seguintes competências:

f) Competências interpessoais, designadamente saber lidar com diferenças culturais e com passageiros potencialmente causadores de distúrbios;

g) Conhecimento das técnicas de revista manual;

h) Capacidade de realizar revistas manuais a um nível suficiente que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de artigos proibidos ocultos;

i) Conhecimento das condições de isenção do rastreio e dos procedimentos especiais de segurança;

j) Capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

k) Capacidade de interpretar corretamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

l) Conhecimento dos requisitos de proteção da bagagem de porão.

11.2.3.2. A formação das pessoas que executam o rastreio de carga e correio deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança na cadeia de abastecimento;

d) Capacidade de identificar artigos proibidos;

e) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

f) Conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados;

g) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

▼B

h) Conhecimento dos procedimentos de emergência;

i) Conhecimento dos requisitos de proteção da carga e do correio;

Além disso, quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem, a formação deve igualmente proporcionar as seguintes competências:

j) Conhecimento dos requisitos de rastreio aplicáveis à carga e ao correio, incluindo as isenções e os procedimentos especiais de segurança;

k) Conhecimento dos métodos de rastreio apropriados para os diversos tipos de carga e correio;

l) Conhecimento das técnicas de revista manual;

m) Capacidade de realizar revistas manuais a um nível suficiente que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de artigos proibidos ocultos;

n) Capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

o) Capacidade de interpretar corretamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança;

p) Conhecimento dos requisitos de transporte.

11.2.3.3. A formação das pessoas que executam o rastreio de correio e material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de provisões do aeroporto deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança na cadeia de abastecimento;

d) Capacidade de identificar artigos proibidos;

e) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

f) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

g) Conhecimento dos procedimentos de emergência;

h) Conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados;

▼B

Além disso, quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem, a formação deve igualmente proporcionar as seguintes competências:

i) Conhecimento das técnicas de revista manual;

j) Capacidade de realizar revistas manuais a um nível suficiente que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de artigos proibidos ocultos;

k) Capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

l) Capacidade de interpretar corretamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança;

m) Conhecimento dos requisitos de transporte.

11.2.3.4. A formação específica das pessoas que executam controlos de veículos deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis aos controlos de veículos, incluindo as isenções e os procedimentos especiais de segurança;

b) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

c) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

d) Conhecimento dos procedimentos de emergência;

e) Conhecimento das técnicas de controlo de veículos;

f) Capacidade de realizar controlos de veículos a um nível suficiente que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de artigos proibidos ocultos.

11.2.3.5. A formação específica das pessoas que executam o controlo de acessos ao aeroporto, assim como as operações de vigilância e as rondas, deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis ao controlo de acessos, incluindo as isenções e os procedimentos especiais de segurança;

b) Conhecimento dos sistemas de controlo de acessos usados no aeroporto;

c) Conhecimento das autorizações, incluindo cartões de identificação e livres-trânsitos de veículos, que conferem acesso ás áreas do lado ar e capacidade de identificar essas autorizações;

d) Conhecimento dos procedimentos para efetuar rondas e interpelar pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado;

e) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

f) Conhecimento dos procedimentos de emergência;

g) Competências interpessoais, designadamente saber lidar com diferenças culturais e com passageiros potencialmente causadores de distúrbios.

11.2.3.6. A formação das pessoas que executam verificações de segurança das aeronaves deve proporcionar as seguintes competências:

▼M5

a) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis às verificações de segurança das aeronaves e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

b) Conhecimento da configuração do(s) tipo(s) de aeronaves em que a pessoa deve executar as verificações de segurança;

c) Capacidade de identificar artigos proibidos;

d) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

e) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

f) Capacidade de executar verificações de segurança das aeronaves a um nível suficiente que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de artigos proibidos ocultos.

Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente proporcionar todas as seguintes competências:

g) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

h) Conhecimento do enquadramento legal da segurança da aviação;

i) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;

j) Compreensão de como se configura o posto de controlo de rastreio e funciona o processo de rastreio;

k) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos e de rastreio aplicáveis;

l) Conhecimento dos cartões de identificação aeroportuária utilizados no aeroporto.

11.2.3.7. A formação das pessoas que executam funções de proteção das aeronaves deve proporcionar as seguintes competências:

▼M5

a) Conhecimento das formas de proteção e prevenção do acesso não autorizado às aeronaves e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

b) Conhecimento dos procedimentos de selagem de aeronaves, quando aplicável à pessoa que recebe formação;

c) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação usados no aeroporto;

d) Conhecimento dos procedimentos de interpelação de pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado; e

e) Conhecimento dos procedimentos de emergência.

Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente proporcionar todas as seguintes competências:

f) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

g) Conhecimento do enquadramento legal da segurança da aviação;

h) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança;

▼B

i) Compreensão de como se configura o posto de controlo de rastreio e funciona o processo de rastreio;

j) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos e de rastreio aplicáveis;

11.2.3.8. ►C1 A formação das pessoas que executam funções de reconciliação da bagagem deve proporcionar as seguintes competências: ◄

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;

d) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

e) Conhecimento dos procedimentos de emergência;

f) ►C1 Conhecimento dos requisitos e das técnicas de reconciliação entre a bagagem e os passageiros; ◄

g) Conhecimento dos requisitos de proteção do material da transportadora aérea destinado ao tratamento dos passageiros e da bagagem.

▼M2

Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente assegurar todas as seguintes competências:

h) Compreensão da configuração do posto de controlo de rastreio e do processo de rastreio;

i) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acesso e de rastreio aplicáveis;

j) Conhecimento dos cartões de identificação aeroportuária utilizados no aeroporto;

k) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

l) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.

▼B

11.2.3.9. ►M15 A formação das pessoas a quem foi concedido acesso não supervisionado à carga e ao correio aéreos identificáveis submetidos aos controlos de segurança necessários e das pessoas que realizam controlos de segurança da carga e do correio aéreo, que não sejam rastreios, deve proporcionar as seguintes competências: ◄

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança na cadeia de abastecimento;

d) Conhecimento dos procedimentos de interpelação de pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado;

▼B

e) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

f) Capacidade de identificar artigos proibidos;

g) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

h) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

i) Conhecimento dos requisitos de proteção da carga e do correio;

j) Conhecimento dos requisitos de transporte, se for caso disso.

▼M2

Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente assegurar todas as seguintes competências:

k) Compreensão da configuração do posto de controlo de rastreio e do processo de rastreio;

l) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acesso e de rastreio aplicáveis;

m) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação utilizados;

n) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.

▼B

11.2.3.10. A formação das pessoas que executam controlos de segurança do correio e do material da transportadora aérea, das provisões de bordo e das provisões do aeroporto, que não sejam rastreios, deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;

d) Conhecimento dos procedimentos de interpelação de pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado;

e) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

f) Capacidade de identificar artigos proibidos;

g) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

h) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

i) Conhecimento dos requisitos de proteção aplicáveis ao correio e material da transportadora aérea, às provisões de bordo e às provisões do aeroporto, conforme for o caso;

j) Conhecimento dos requisitos de transporte, se for caso disso.

▼M2

Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente assegurar todas as seguintes competências:

▼M2

k) Compreensão da configuração do posto de controlo de rastreio e do processo de rastreio;

l) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acesso e de rastreio aplicáveis;

m) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação utilizados;

n) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.

▼M15

11.2.3.11. A formação dos tripulantes de voo e de cabina que executam medidas de segurança durante o voo deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades dos tripulantes de voo e de cabina;

d) Conhecimento das formas de proteção e prevenção do acesso não autorizado às aeronaves;

e) Conhecimento dos procedimentos de selagem de aeronaves, quando aplicável à pessoa que recebe formação;

f) Capacidade de identificar artigos proibidos;

g) Conhecimento das formas como se podem ocultar artigos proibidos;

h) Capacidade de executar verificações de segurança das aeronaves a um nível suficiente que permita assegurar, de forma razoável, a deteção de artigos proibidos ocultos.

i) Conhecimento da configuração do tipo ou tipos de aeronaves nas quais as tarefas são exercidas;

j) Capacidade de proteger a cabina de pilotagem durante o voo;

k) Conhecimento dos procedimentos pertinentes para o transporte de passageiros potencialmente causadores de distúrbios a bordo de uma aeronave, quando aplicável à pessoa que recebe formação;

l) Conhecimento sobre os procedimentos a seguir com pessoas autorizadas a transportar armas de fogo a bordo, quando aplicável à pessoa que recebe formação;

m) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

n) Capacidade de responder adequadamente a incidentes e emergências relacionados com a segurança a bordo de uma aeronave.

▼B

11.2.4. **Formação específica para os supervisores diretos das pessoas que executam os controlos de segurança (supervisores)**

A formação específica dos supervisores deve proporcionar, para além das competências das pessoas a supervisionar, também as competências seguintes:

▼B

a) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e da forma como devem ser cumpridos;

b) Conhecimento das tarefas de supervisão;

c) Conhecimento do sistema interno de controlo da qualidade;

d) Capacidade de resposta adequada em caso de deteção de artigos proibidos;

e) Conhecimento dos procedimentos de emergência;

f) Capacidade de formular orientações, oferecer formação em contexto real de trabalho e motivar outras pessoas.

Além disso, quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem, esta formação deve igualmente proporcionar as seguintes competências:

g) Conhecimento de técnicas de gestão de conflitos;

h) Conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados.

11.2.5. **Formação específica das pessoas que assumem a responsabilidade geral, a nível nacional ou local, de garantir que um programa de segurança e a sua aplicação satisfazem todas as disposições legais (gestores de segurança)**

A formação específica dos gestores de segurança deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e da forma como devem ser cumpridos;

b) Conhecimento dos sistemas internos, nacionais, da União e internacionais de controlo da qualidade;

c) Capacidade de motivar outras pessoas;

d) Conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados.

11.2.6. **Formação das pessoas que não sejam passageiros e necessitem de aceder sem escolta às zonas restritas de segurança**

11.2.6.1. As pessoas que não sejam passageiros e necessitem de aceder sem escolta às zonas restritas de segurança, mas não sejam abrangidas pelos pontos 11.2.3 a 11.2.5 e 11.5, devem receber formação de sensibilização para a segurança antes de lhes ser concedida uma autorização de acesso sem escolta às zonas restritas de segurança.

Por razões objetivas, a autoridade competente pode dispensar certas pessoas desta formação obrigatória, se o seu acesso se limitar às zonas do terminal acessíveis aos passageiros.

▼B

11.2.6.2. A formação de sensibilização para a segurança deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;

d) Compreensão de como se configura o posto de controlo de rastreio e funciona o processo de rastreio;

e) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos e de rastreio aplicáveis;

f) Conhecimento dos cartões de identificação aeroportuária utilizados no aeroporto;

g) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

h) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.

11.2.6.3. Todas as pessoas que receberem formação de sensibilização para a segurança devem demonstrar que dominam todas as matérias referidas no ponto 11.2.6.2, antes de lhes ser concedida uma autorização de acesso sem escolta às zonas restritas de segurança.

11.2.7. **Formação das pessoas que necessitam de sensibilização em matéria de segurança geral**

A formação de sensibilização em matéria de segurança geral deve proporcionar as seguintes competências:

a) Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais;

▼M5

b) Conhecimento dos requisitos legais aplicáveis e conhecimento dos elementos que contribuem para o estabelecimento de uma sólida e resiliente cultura da segurança no local de trabalho e no domínio da aviação incluindo, entre outros, as ameaças internas e a radicalização;

▼B

c) Conhecimento dos objetivos e da organização da segurança da aviação no seu ambiente de trabalho, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam controlos de segurança;

d) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

▼B

e) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.

Todas as pessoas que receberem formação de sensibilização em matéria de segurança geral devem demonstrar que dominam todas as matérias referidas no presente ponto antes da sua entrada em funções.

Esta formação não é aplicável aos instrutores abrangidos pelo disposto no ponto 11.5.

▼M8

11.2.8. Formação de pessoas com funções e responsabilidades no domínio das ciberameaças

11.2.8.1. As pessoas que executam as medidas previstas no ponto 1.7.2 devem possuir as competências e aptidões necessárias para desempenhar as suas funções designadas de forma eficaz. Devem ser sensibilizados para os riscos de cibersegurança respetivos, com base na «necessidade de tomar conhecimento».

11.2.8.2. As pessoas com acesso a dados ou sistemas devem receber formação adequada e específica relacionada com o posto de trabalho, consentânea com as suas funções e responsabilidades, incluindo a tomada de conhecimento dos riscos pertinentes, caso a sua função profissional o exija. A autoridade competente, ou a autoridade ou agência prevista no ponto 1.7.4, deve especificar ou aprovar o conteúdo da ação de formação.

▼B

11.3. CERTIFICAÇÃO OU APROVAÇÃO

11.3.1. As pessoas que executam as tarefas enumeradas nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 devem ser sujeitas a:

a) Um processo de certificação ou aprovação inicial; e

▼M5

b) Recertificação, pelo menos de três em três anos, para os operadores de equipamentos de raios X ou SDE; e

▼B

c) Recertificação ou reaprovação, pelo menos de 5 em 5 anos, para as restantes pessoas.

As pessoas que executam as tarefas enumeradas no ponto 11.2.3.3 podem ser dispensadas do cumprimento destes requisitos, se apenas forem autorizadas a realizar controlos visuais e/ou revistas manuais.

▼M5

11.3.2. Os operadores de equipamentos de raios X ou SDE devem, no âmbito do processo de certificação ou aprovação inicial, ser aprovados num teste normalizado de interpretação de imagens.

11.3.3. O processo de recertificação ou reaprovação dos operadores de equipamentos de raios X ou SDE deve incluir não só o teste normalizado de interpretação de imagens como uma avaliação do seu desempenho operacional.

▼B

11.3.4. Se a recertificação ou reaprovação não for realizada ou concluída com êxito, num prazo razoável, normalmente não superior a 3 meses, as credenciais de segurança devem ser retiradas.

11.3.5. Os registos de certificação ou aprovação relativos a todas as pessoas certificadas ou aprovadas devem ser conservados pelo menos durante a vigência dos respetivos contratos.

▼B

11.4. FORMAÇÃO CONTÍNUA

11.4.1. Os operadores de equipamentos de raios X ou SDE devem ser sujeitos a formação contínua, com componentes de treino e de teste de reconhecimento de imagens. Esta deve ser ministrada sob a forma de:

a) Formação teórica em sala de aula e/ou assistida por computador; ou

b) Formação PIA em contexto real de trabalho, desde que seja utilizado um arquivo PIA com, pelo menos, 6 000 imagens, conforme especificado mais abaixo, no equipamento de raios X ou SDE e desde que a pessoa trabalhe com este equipamento durante, pelo menos, um terço do seu horário de trabalho.

▼M5

_____

▼B

Para efeitos de formação teórica em sala de aula e/ou assistida por computador, as pessoas devem receber treino e ser sujeitas a testes de reconhecimento de imagens durante, pelo menos, 6 horas a cada seis meses, utilizando:

— um arquivo de imagens que contenha, no mínimo, 1 000 imagens de, pelo menos, 250 artigos que representam ameaças diferentes, incluindo imagens de componentes destes artigos, apresentando-se cada um deles numa variedade de posições diferentes, de forma a oferecer uma seleção imprevisível de imagens do arquivo durante o treino e os testes; ou

— as imagens PIA provenientes do arquivo PIA utilizado e não reconhecidas com mais frequência, combinadas com imagens de artigos que representam uma ameaça capturadas recentemente, pertinentes para o tipo de operação de rastreio e que abrangem todos os tipos de artigos que representam uma ameaça, se apenas forem utilizadas uma vez para a formação de um determinado operador num período de três anos.

Para efeitos de formação PIA em contexto real de trabalho, o arquivo PIA deve conter um mínimo de 6 000 imagens de, pelo menos, 1 500 artigos que representam ameaças diferentes, incluindo imagens de componentes destes artigos, apresentando-se cada um deles numa variedade de posições diferentes.

▼M5

11.4.2. A avaliação do desempenho de cada operador responsável pelo rastreio deve ser realizada no final de cada período de 6 meses. Os resultados desta avaliação:

a) Devem ser facultados à pessoa e registados;

b) Devem ser utilizados para identificar insuficiências e servir de base para a futura formação e a realização de testes adaptados que eliminem essas insuficiências; e

c) Podem ser tomados em consideração no âmbito do processo de recertificação ou reaprovação.

▼B

11.4.3. As pessoas que executam as tarefas enumeradas no ponto 11.2 e não são abrangidas pelos pontos 11.4.1 e 11.4.2 devem receber formação contínua com uma frequência suficiente para garantir que mantêm e adquirem competências em consonância com os progressos realizados na área da segurança.

A formação contínua deve ser ministrada:

a) Relativamente às competências adquiridas durante a formação inicial, específica e de sensibilização para a segurança, pelo menos uma vez em cada 5 anos ou, se as competências não forem exercidas durante mais de 6 meses, antes de a pessoa reassumir funções de segurança; e

b) Relativamente às competências novas ou alargadas, sempre que for necessário para assegurar que as pessoas que executam ou são responsáveis pela execução dos controlos de segurança têm conhecimento imediato das novas ameaças e dos novos requisitos legais a aplicar.

▼B

Os requisitos estabelecidos na alínea a) não são aplicáveis às competências adquiridas em ações de formação específicas e que deixaram de ser necessárias para o desempenho das funções atribuídas à pessoa.

11.4.4. Os registos de formação contínua relativos a todas as pessoas que receberam formação devem ser guardados pelo menos durante a vigência dos respetivos contratos.

11.5. QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTORES

11.5.1. Os instrutores devem cumprir, no mínimo, os seguintes requisitos:

▼M5

a) Conclusão com êxito do inquérito pessoal reforçado em conformidade com o ponto 11.1.3;

▼B

b) Competência em técnicas de instrução;

c) Conhecimento do ambiente de trabalho no setor pertinente da segurança da aviação;

d) Competência nos domínios da segurança a abordar.

▼M16

A certificação deve aplicar-se, no mínimo, aos instrutores autorizados a ministrar a formação definida nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e nos pontos 11.2.4 (a menos que se trate da formação de supervisores que procedem exclusivamente à supervisão das pessoas a que se referem os pontos 11.2.3.6 a 11.2.3.11) e 11.2.5.

▼M2

Os instrutores devem ser objeto de recertificação, pelo menos, de cinco em cinco anos.

▼B

11.5.2. Os instrutores devem receber formação periódica ou informações sobre os progressos realizados nas áreas relevantes.

11.5.3. A autoridade competente deve manter ou ter acesso a listas de instrutores que exercem no Estado-Membro.

11.5.4. Se constatar que a formação ministrada por um instrutor deixou de permitir aos interessados adquirir as competências necessárias, ou se o instrutor não for aprovado no inquérito pessoal, a autoridade competente deve retirar a aprovação do curso ou proceder à suspensão do instrutor ou à sua remoção da lista de instrutores, conforme adequado. Caso esta medida seja adotada, a autoridade competente deve igualmente especificar a forma como o instrutor pode requerer o levantamento da sua suspensão, a reintegração na lista de instrutores ou o restabelecimento da aprovação do curso.

11.5.5. Quaisquer competências adquiridas por um instrutor para cumprimento dos requisitos do presente capítulo num Estado-Membro devem ser reconhecidas nos outros Estados-Membros.

11.6. VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

11.6.1. A validação UE para efeitos da segurança da aviação é um processo normalizado, documentado, imparcial e objetivo de obtenção e avaliação de provas para determinar o nível de conformidade da entidade validada com os requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 300/2008 e nos respetivos atos de execução.

11.6.2. **Validação UE para efeitos da segurança da aviação**

A validação UE para efeitos da segurança da aviação:

a) Pode ser um requisito para obtenção ou manutenção de um estatuto jurídico nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução;

▼B

b) Pode ser efetuada por uma autoridade competente ou um agente de validação aprovado como agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou um agente de validação reconhecido como equivalente a este, em conformidade com o presente capítulo;

c) Deve avaliar as medidas de segurança aplicadas sob a responsabilidade da entidade validada ou partes destas para as quais a entidade procura obter a validação. Consiste, no mínimo, no seguinte:

(1) uma avaliação da documentação relevante para a segurança, incluindo o programa de segurança da entidade validada ou equivalente; e

(2) uma verificação da aplicação das medidas de segurança da aviação, que deve incluir uma verificação no local das operações pertinentes da entidade validada, salvo indicação em contrário;

d) Deve ser reconhecida por todos os Estados-Membros.

11.6.3. **Requisitos de aprovação para os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação**

11.6.3.1. Os Estados-Membros devem aprovar os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação com base na sua capacidade de avaliação da conformidade, que inclui:

a) A independência em relação ao setor validado, salvo indicação em contrário; e

b) Um nível adequado de competência do pessoal na área de segurança a validar, bem como métodos para manter tal competência ao nível referido no ponto 11.6.3.5; e

c) A funcionalidade e a adequação dos processos de validação.

11.6.3.2. Quando pertinente, a aprovação deve ter em conta os certificados de acreditação relacionados com as normas harmonizadas pertinentes, nomeadamente a EN-ISO/IEC 17020, em vez de reavaliar a capacidade de avaliação da conformidade.

11.6.3.3. Qualquer pessoa singular ou coletiva pode ser agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

11.6.3.4. O organismo nacional de acreditação instituído nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) pode estar habilitado a acreditar a capacidade de avaliação da conformidade das pessoas jurídicas para procederem à validação UE para efeitos da segurança da aviação, a adotar medidas administrativas a este respeito e a garantir a fiscalização das atividades de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

11.6.3.5. Cada pessoa que proceda à validação UE para efeitos da segurança da aviação deve possuir as competências e a experiência adequadas e cumprir os requisitos seguintes:

▼M5

a) Ter sido sujeita a um inquérito pessoal reforçado, em conformidade com o ponto 11.1.3;

([1]) Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

▼B

b) Proceder à validação UE para efeitos da segurança da aviação de forma imparcial, objetiva e independente e aplicar métodos para evitar situações de conflito de interesses no que respeita à entidade validada;

c) Possuir conhecimentos teóricos e experiência prática suficientes no domínio do controlo da qualidade, bem como as competências e atributos pessoais, para recolher, registar e avaliar resultados com base numa lista de controlo, nomeadamente sobre:

(1) princípios, procedimentos e técnicas de controlo da conformidade;

(2) fatores que afetam a supervisão e o desempenho humanos;

(3) papel e poderes do agente de validação, designadamente em caso de conflito de interesses;

d) Apresentar provas de competência adequada baseadas na formação e/ou numa experiência profissional mínima nos seguintes domínios:

(1) princípios gerais de segurança da aviação da União e normas de segurança da aviação da ICAO;

(2) normas específicas relacionadas com a atividade validada e modo como são aplicadas às operações;

(3) tecnologias e técnicas de segurança relevantes para o processo de validação;

e) Receber formação contínua, com uma frequência suficiente que garanta a manutenção das competências existentes e a aquisição de novas competências que tenham em conta a evolução no domínio da segurança da aviação.

11.6.3.6. A autoridade competente ministra ela própria a formação de agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou aprova e mantém uma lista de cursos de formação adequados em matéria de segurança. ►M12 A autoridade competente deve facultar aos agentes de validação que aprova as partes pertinentes da legislação não pública e dos programas nacionais que se referem a operações e áreas a validar. ◄

11.6.3.7. Um Estado-Membro pode limitar a aprovação de um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação a atividades de validação levadas a cabo exclusivamente no território desse Estado-Membro, em nome da sua autoridade competente. Nestes casos, não são aplicáveis os requisitos do ponto 11.6.4.2.

▼M12

11.6.3.8. A autoridade competente que atua como agente de validação só pode efetuar validações no que respeita a transportadoras aéreas, operadores e entidades que estejam sob a sua responsabilidade ou sob a responsabilidade da autoridade competente de outro Estado-Membro caso tenha sido expressamente solicitada ou designada para o efeito por essa autoridade.

▼M7

11.6.3.9. A partir da data de saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia nos termos do artigo 50.º do TUE, aplicam-se as seguintes disposições no que diz respeito aos agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação aprovados por aquele Estado-Membro para efetuarem validações no que respeita a companhias aéreas, operadores e entidades que procuram, respetivamente, obter as designações ACC3, RA3 e KC3:

▼M7

a) deixam de ser reconhecidos na União;

b) as validações UE para efeitos de segurança da aviação efetuadas antes da data de saída do Reino Unido da União, incluindo os relatórios de validação UE emitidos antes dessa data, permanecem válidas para efeitos da designação de transportadoras aéreas, operadores e entidades por eles validados;

11.6.3.10. As pessoas e entidades indicadas no ponto anterior podem solicitar a aprovação como agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro. O Estado-Membro que concede a aprovação deve:

a) Obter junto da autoridade competente do Reino Unido a documentação necessária com base na qual a pessoa singular ou coletiva foi aprovada como agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação;

b) Verificar se o requerente cumpre os requisitos da União previstos no presente capítulo. Se a autoridade competente verificar o cumprimento dos requisitos, pode aprovar a pessoa singular ou a entidade como agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação durante um período que não pode exceder a aprovação concedida pela autoridade competente do Reino Unido;

c) Informar imediatamente a Comissão que procederá à inclusão do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

▼M12

11.6.3.11. A aprovação de um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação é válida por um prazo máximo de cinco anos.

▼B

11.6.4. **Reconhecimento e suspensão de agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação**

▼M12

11.6.4.1. Um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação:

a) Não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento;

b) Deve dispor de comprovativos do seu estatuto emitidos pela autoridade competente ou em nome desta;

▼M13

c) não pode efetuar validações UE para efeitos da segurança da aviação se for titular do estatuto de agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ao abrigo de um regime equivalente em vigor num país terceiro ou numa organização internacional, a menos que o país terceiro ou a organização internacional conceda oportunidades recíprocas aos agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação no âmbito do seu regime.

▼M12

Os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação constantes da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, por conta da autoridade competente, só podem efetuar validações de companhias aéreas, operadores ou entidades sob a responsabilidade dessa autoridade competente.

▼B

11.6.4.2. Os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação aprovados devem ser reconhecidos por todos os Estados-Membros.

▼M2

11.6.4.3. Se um Estado-Membro considerar que um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deixou de satisfazer os requisitos referidos nos pontos 11.6.3.1 ou 11.6.3.5, deve retirar a aprovação e eliminá-lo da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, ou informar a autoridade competente responsável pela aprovação, explicando os motivos de preocupação.

▼B

11.6.4.4. As associações setoriais e entidades sob a sua responsabilidade que utilizam programas de garantia da qualidade podem ser aprovadas como agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação, desde que estes programas incluam medidas equivalentes que permitam assegurar uma validação imparcial e objetiva. O reconhecimento deve ser feito em cooperação com as autoridades competentes de, pelo menos, dois Estados-Membros.

11.6.4.5. A Comissão pode reconhecer atividades de validação realizadas por autoridades ou agentes de validação para efeitos da segurança da aviação sob a jurisdição de um país terceiro ou de uma organização internacional, e reconhecidos por estes, se puder confirmar a sua equivalência com a validação UE para efeitos da segurança da aviação. A lista respetiva consta do apêndice 6-Fiii.

11.6.5. **Relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação («relatório de validação»)**

11.6.5.1. O relatório de validação deve atestar a validação UE para efeitos da segurança da aviação e conter, pelo menos:

a) Uma lista de controlo devidamente preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, sempre que solicitado, com observações pormenorizadas da entidade validada; e

b) Uma declaração de compromisso, assinada pela entidade validada; e

c) Uma declaração de independência em relação à entidade validada, assinada pela pessoa que procede à validação UE para efeitos da segurança da aviação.

11.6.5.2. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve estabelecer o nível de conformidade com os objetivos constantes da lista de controlo e registar tais conclusões na parte adequada da lista de controlo.

11.6.5.3. Uma declaração de compromisso deve indicar o compromisso assumido pela entidade validada de continuar a operar ao abrigo de normas de funcionamento devidamente validadas.

11.6.5.4. A entidade validada pode declarar o seu acordo ou desacordo em relação ao nível de conformidade estabelecido no relatório de validação. Tal declaração torna-se parte integrante do relatório de validação.

11.6.5.5. A numeração das páginas, a data da validação UE para efeitos da segurança da aviação e a aposição de uma rubrica em cada página pelo agente de validação e pela entidade validada comprovam a integridade do relatório de validação. ►M5 A aposição manual de uma rubrica em cada página pode ser substituída por uma assinatura eletrónica da totalidade do documento. ◄

▼M12

11.6.5.6. Por norma, o relatório deve ser redigido em inglês e entregue à autoridade competente, bem como à entidade validada, no prazo máximo de um mês após a verificação no local.

A autoridade competente deve avaliar o relatório de validação no prazo máximo de seis semanas após a sua receção.

▼M12

Se o relatório disser respeito a uma companhia aérea, operador ou entidade em fase de validação para efeitos de uma designação existente que expire após os períodos referidos nos parágrafos anteriores, a autoridade competente pode fixar um período mais longo para concluir a avaliação.

Nesse caso, e a menos que sejam necessárias mais informações e provas documentais adicionais para concluir com êxito a avaliação, a autoridade competente deve assegurar que o processo está concluído antes que a validade do estatuto expire.

No prazo de três meses a contar da data de receção do relatório, o agente de validação é informado por escrito da qualidade do relatório e, se for caso disso, das recomendações e observações que a autoridade competente considere necessárias. Se for caso disso, deve ser transmitida uma cópia dessa avaliação à autoridade competente que aprovou o agente de validação.

Para efeitos da designação de outras companhias aéreas, operadores ou entidades como previsto no presente regulamento, uma autoridade competente pode solicitar e deve obter, no prazo de 15 dias, junto da autoridade competente que elaborou o relatório de validação na sua língua nacional ou que o solicitou ao agente de validação que efetua a validação, uma cópia do relatório de validação completo em língua inglesa.

▼B

11.7. RECONHECIMENTO MÚTUO DA FORMAÇÃO

11.7.1. Quaisquer competências adquiridas por uma pessoa num Estado-Membro com vista ao cumprimento dos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos respetivos atos de execução devem ser reconhecidas nos outros Estados-Membros.

▼M2

APÊNDICE 11-A

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA — AGENTE DE VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

a) Confirmo que estabeleci o nível de conformidade da entidade validada de forma imparcial e objetiva.

b) Confirmo que não sou, nem fui nos últimos dois anos, contratado pela entidade validada.

c) Confirmo que não possuo qualquer interesse económico ou outros interesses diretos ou indiretos no resultado da atividade de validação, na entidade validada ou nas suas filiais.

d) Confirmo que não mantenho, nem mantive nos últimos 12 meses, relações comerciais, nomeadamente no domínio da formação e consultoria, para além do processo de validação, com a entidade validada em áreas relacionadas com a segurança da aviação.

e) Confirmo que o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação se baseia numa averiguação e numa avaliação exaustivas da documentação de segurança pertinente, incluindo

— o programa de segurança das entidades validadas ou equivalente, e

— nas atividades de verificação no local.

f) Confirmo que o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação se baseia numa avaliação de todas as áreas relevantes para a segurança relativamente às quais o agente de validação deve emitir um parecer com base na lista de controlo UE pertinente.

g) Confirmo que apliquei uma metodologia que permite separar os relatórios de validação UE para efeitos da segurança da aviação de cada entidade validada e garante a objetividade e imparcialidade da investigação e da avaliação, sempre que várias entidades são validadas numa ação conjunta.

▼M2

h) Confirmo que não aceitei quaisquer benefícios financeiros ou de outra natureza, para além de uma remuneração razoável pela validação e de um reembolso das despesas de viagem e alojamento.

Assumo total responsabilidade pelo relatório de validação UE para efeitos da segurança da avaliação.

Nome da entidade validada:

Nome do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação:

Data:

Assinatura:

▼B

12. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

▼M10

12.0. DISPOSIÇÕES GERAIS E APROVAÇÃO DO EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

12.0.1. **Disposições gerais**

12.0.1.1. Compete à autoridade, ao operador ou à entidade que utiliza equipamento para aplicar as medidas que são da sua responsabilidade de acordo com o programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 garantir que o equipamento cumpre as normas estabelecidas no presente capítulo.

A autoridade competente deve disponibilizar aos fabricantes as informações constantes do presente capítulo e classificadas de acordo com a Decisão (UE, Euratom) 2015/444 ([1]), quando estes tiverem necessidade de tomar conhecimento das mesmas.

12.0.1.2. Todas as partes do equipamento de segurança devem ser sujeitas a testes de rotina.

12.0.1.3. O equipamento deve ser avaliado e utilizado em conformidade com o conceito de operações definido pelo fabricante.

12.0.1.4. Sempre que houver combinação de vários equipamentos de segurança, cada um tem de cumprir as especificações definidas e as normas estabelecidas no presente capítulo, tanto utilizadas separadamente como combinadas num sistema.

12.0.1.5. O equipamento deve ser disposto, instalado e mantido em conformidade com os requisitos dos respetivos fabricantes.

12.0.2. **Aprovação do equipamento de segurança**

▼M16

12.0.2.1. Sem prejuízo do disposto no ponto 12.0.5, os seguintes equipamentos e *software* de segurança só podem ser instalados após 1 de outubro de 2020 se lhes for concedido um «Selo UE» ou um «Selo UE pendente», tal como se refere no ponto 12.0.2.5:

a) Equipamento do tipo pórtico de deteção de metais (PDM);

b) Equipamento de sistemas de deteção de explosivos (SDE);

c) Equipamento de deteção de vestígios de explosivos (DVE);

d) Equipamento de sistemas de deteção de explosivos líquidos (SDEL);

e) Equipamento de deteção de metais (EDM);

([1]) Decisão (UE, Euratom) 2015/444 da Comissão, de 13 de março de 2015, relativa às regras de segurança aplicáveis à proteção das informações classificadas da UE (JO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

▼M16

f) Scâneres de segurança;

g) Scâneres de calçado;

h) Equipamento de deteção de vapores de explosivos (DVEX);

i) *Software* de deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP).

▼M10

12.0.2.2. A Comissão aprova os equipamentos de segurança enumerados no ponto 12.0.2.1 e procede à concessão do «Selo UE».

▼M12

12.0.2.3. O «Selo UE» é concedido aos equipamentos de segurança testados por centros de ensaio que aplicam medidas de controlo da qualidade em conformidade com o processo de avaliação comum da Conferência Europeia da Aviação Civil, sob a responsabilidade da autoridade competente.

▼M10

12.0.2.4. A Comissão só pode conceder um «Selo UE» ao equipamento de segurança depois de ter recebido os relatórios de ensaio relativos ao equipamento em questão ou os relatórios de nível 2 no âmbito do processo de avaliação comum da Conferência Europeia da Aviação Civil.

A Comissão pode solicitar informações adicionais relativas aos relatórios de ensaio.

12.0.2.5. A Comissão pode conceder um «Selo UE» a equipamento de segurança confirmado pelo processo de avaliação comum da Conferência Europeia da Aviação Civil. Tal equipamento será automaticamente elegível para o «Selo UE» e receberá um «Selo UE pendente» de estatuto temporário até à aprovação final.

O equipamento de segurança com um estatuto de «Selo UE pendente» recebe uma autorização de instalação e utilização.

12.0.3. **«Selo UE» e base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança**

12.0.3.1. O equipamento de segurança enumerado no ponto 12.0.2.1 ao qual tenha sido concedido o «Selo UE» deve ser registado na «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança».

▼M15

12.0.3.2. O «Selo UE» deve ser aposto pelos fabricantes em equipamentos de segurança aprovados pela Comissão e visível de um lado ou no ecrã.

▼M10

12.0.3.3. O equipamento marcado com o «Selo UE» deve ser instalado com versões de *hardware* e *software* correspondentes à sua descrição na «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança».

12.0.3.4. Sem prejuízo dos pontos 12.0.4 e 12.0.5, o equipamento de segurança com o «Selo UE» deve beneficiar de reconhecimento mútuo e ser reconhecido pela disponibilidade, implantação e utilização em todos os Estados-Membros.

12.0.3.5. A Comissão mantém a «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança».

12.0.3.6. Uma entrada na «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança» contém as seguintes informações:

a) Identificador alfanumérico único;

b) Nome do fabricante;

c) Denominação;

d) Configuração detalhada com, pelo menos:

i) a versão do *hardware*;

ii) o algoritmo de deteção;

iii) se necessário, a versão do *software* do sistema;

▼M10

iv) se necessário, a versão do *hardware* auxiliar; e

v) se necessário, o conceito da versão de operações;

e) A norma obtida;

f) O estatuto do equipamento, indicando um dos seguintes elementos:

i) «selo UE»;

ii) «selo UE pendente»;

iii) «selo UE suspenso»;

iv) «selo UE retirado»;

v) «selo UE obsoleto»;

g) A data de emissão do estatuto do equipamento.

12.0.4. **Suspensão e retirada do «Selo da UE»**

12.0.4.1. A pedido dos Estados-Membros ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode suspender o estatuto de «Selo UE» e de «Selo UE pendente» do equipamento de segurança sem aviso prévio quando receber informações que indiquem que o equipamento não cumpre a norma para a qual foi aprovado. Ao fazê-lo, a Comissão atualiza o estatuto na «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança» em conformidade.

12.0.4.2. O equipamento de segurança cujo estatuto de «Selo UE» ou «Selo UE pendente» tenha sido suspenso não pode ser implantado e os elementos já instalados devem ser operados juntamente com medidas compensatórias, conforme adequado.

12.0.4.3. A pedido dos Estados-Membros ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode retirar o estatuto de «Selo UE» e de «Selo UE pendente» do equipamento de segurança quando considerar que o equipamento já não cumpre a norma para a qual foi aprovado.

12.0.4.4. O equipamento de segurança cujo estatuto de «Selo UE» ou de «Selo UE pendente» foi retirado ou se tornou obsoleto não pode continuar a ser operado a partir da data de emissão do estatuto tal como foi registado na «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento — equipamento de segurança».

12.0.4.5. A Comissão pode repor o estatuto de «Selo UE» ou de «Selo UE pendente» assim que receber a informação de que o equipamento satisfaz novamente a norma para a qual foi aprovado.

12.0.5. **Medidas mais estritas em matéria de equipamento de segurança e aprovação a nível nacional**

12.0.5.1. Os Estados-Membros podem derrogar do princípio do reconhecimento mútuo aplicando medidas mais rigorosas em matéria de equipamento de segurança. Devem notificar a Comissão dessas medidas, bem como das suas aprovações de equipamento de segurança e das medidas tomadas para garantir que o equipamento de segurança aprovado cumpre as normas estabelecidas no presente capítulo.

12.0.5.2. Os Estados-Membros podem derrogar do princípio do reconhecimento mútuo aplicando o seu próprio mecanismo nacional de aprovação de equipamento. Devem notificar a Comissão desse mecanismo, bem como das suas aprovações de equipamento e das medidas adicionais tomadas para garantir que o equipamento de segurança cumpre as normas estabelecidas no presente capítulo.

▼M12

12.0.5.3. O equipamento de segurança aprovado a nível nacional com base nos pontos 12.0.5.1 ou 12.0.5.2 não recebe automaticamente o «Selo UE».

▼B

12.1. PÓRTICOS DE DETEÇÃO DE METAIS (PDM)

12.1.1. **Princípios gerais**

12.1.1.1. Os pórticos de deteção de metais (PDM) devem ser capazes de detetar e assinalar, por meio de um alarme, a presença, no mínimo, de objetos metálicos específicos, tanto isolados como combinados.

12.1.1.2. A deteção pelo PDM não deve depender da posição nem da orientação do objeto metálico.

12.1.1.3. O PDM deve ser fixado com firmeza a uma base sólida.

12.1.1.4. O PDM deve ter um indicador visual para assinalar que o equipamento está em funcionamento.

12.1.1.5. Os meios para ajustar os parâmetros de deteção do PDM devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizadas.

12.1.1.6. O PDM deve emitir um alarme visual e um alarme sonoro quando deteta objetos metálicos, conforme referido no ponto 12.1.1.1. Ambos os tipos de alarme devem ser percetíveis num raio de 2 metros.

12.1.1.7. O alarme visual deve indicar a intensidade do sinal detetado pelo PDM.

▼M5

_____

▼B

12.1.2. **Normas aplicáveis aos PDM**

▼M15

12.1.2.1. Existem quatro normas aplicáveis aos PDM. Os requisitos específicos dessas normas são estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005.

▼B

12.1.2.2. Todos os PDM exclusivamente utilizados no rastreio das pessoas que não sejam passageiros devem cumprir, no mínimo, a norma 1.

12.1.2.3. Todos os PDM utilizados no rastreio dos passageiros devem cumprir a norma 2.

▼M15

12.1.2.4. Todos os PDM instalados a partir de 1 de julho de 2023 devem cumprir a norma 1.1 ou a norma 2.1.

▼B

12.1.3. **Requisitos adicionais aplicáveis aos PDM**

Todos os PDM cujo contrato de instalação tiver sido celebrado após 5 de janeiro de 2007 devem ser capazes de:

a) Produzir um sinal sonoro e/ou visual relativamente a uma percentagem de pessoas que passam pelo PDM sem fazer disparar o alarme, conforme referido no ponto 12.1.1.1. Deve ser possível definir esta percentagem; e

b) Contar o número de pessoas rastreadas, excluindo as pessoas que passam pelo PDM na direção oposta; e

c) Contar o número de alarmes; e

d) Calcular o número de alarmes em percentagem do número de pessoas rastreadas.

12.1.4. **Requisitos adicionais aplicáveis aos PDM utilizados em combinação com equipamento de deteção de metais no calçado (DMC)**

12.1.4.1. Todos os PDM utilizados em combinação com equipamento de deteção de metais no calçado (DMC) devem ser capazes de detetar e assinalar, por meio de uma indicação visual, a presença, no mínimo, de objetos metálicos específicos, tanto isolados como combinados, em função da altura a que a pessoa que atravessa o pórtico leva o objeto (ou objetos) e independentemente do tipo e do número de objetos e da sua orientação.

▼B

12.1.4.2. Todos os PDM utilizados em combinação com equipamento DMC devem ser capazes de detetar e assinalar todos os alarmes produzidos por objetos metálicos presentes em, pelo menos, duas partes do corpo da pessoa. A primeira deve corresponder à parte inferior das pernas e estar compreendida entre o solo e um máximo de 35 cm acima deste. Todas as restantes partes devem situar-se acima da primeira.

12.2. DETETORES MANUAIS DE METAIS (DMM)

12.2.1. Os detetores manuais de metais (DMM) devem ser capazes de detetar objetos metálicos ferrosos e não ferrosos. A deteção e a identificação da posição do metal detetado devem ser assinaladas por meio de um alarme.

12.2.2. Os meios para ajustar os parâmetros de sensibilidade dos DMM devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizados.

12.2.3. Os DMM devem emitir um alarme sonoro quando detetam objetos metálicos. O alarme deve ser percetível num raio de 1 metro.

▼M15

_____

▼B

12.2.5. Os DMM devem ter um indicador visual para assinalar que o equipamento está em funcionamento.

12.3. EQUIPAMENTO DE RAIOS X

O equipamento de raios X deve cumprir os requisitos específicos estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M13

12.3.1. Todos os equipamentos instalados a partir de 1 de janeiro de 2023, o mais tardar, a utilizar na União para o rastreio da carga e do correio, bem como do correio e do material da transportadora aérea sujeitos a controlos de segurança em conformidade com o capítulo 6, devem ser equipamentos multivisão.

A autoridade competente, por razões objetivas, pode autorizar a utilização de equipamentos de raios-X de visão única instalados antes de 1 de janeiro de 2023 até às seguintes datas:

a) equipamentos de raios-X de visão única instalados antes de 1 de janeiro de 2016, até 31 de dezembro de 2025, o mais tardar;

b) equipamentos de raios-X de visão única instalados a partir de 1 de janeiro de 2016, por um período máximo de dez anos a contar da data da respetiva instalação ou, o mais tardar, até 31 de dezembro de 2027, consoante o que ocorrer primeiro.

A autoridade competente deve informar a Comissão sempre que aplicar o disposto no segundo parágrafo.

▼B

12.4. SISTEMAS DE DETEÇÃO DE EXPLOSIVOS (SDE)

12.4.1. **Princípios gerais**

▼M16

12.4.1.1. O equipamento de sistemas de deteção de explosivos (SDE) deve ser capaz de detetar e assinalar, por meio de um alarme, quantidades individuais especificadas e maiores de materiais explosivos ou químicos contidos na bagagem ou noutras remessas.

12.4.1.2. A deteção não deve ser dependente do formato, da posição ou da orientação dos materiais explosivos ou químicos.

▼B

12.4.1.3. O SDE deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

▼M16

— quando deteta material explosivo ou químico, e

— quando deteta a presença de um objeto que impede a deteção de material explosivo ou químico, e

▼B

— quando o conteúdo de uma peça de bagagem ou de uma remessa é demasiado denso para ser analisado.

▼M12

12.4.2. **Normas aplicáveis aos SDE**

12.4.2.1. Todos os equipamentos SDE devem satisfazer os seguintes requisitos:

a) Os equipamentos instalados antes de 1 de setembro de 2014 devem cumprir, no mínimo, a norma 2;

b) Os equipamentos instalados entre 1 de setembro de 2014 e 31 de agosto de 2022 devem cumprir, no mínimo, a norma 3;

c) Os equipamentos instalados entre 1 de setembro de 2022 e 31 de agosto de 2026 devem cumprir, no mínimo, a norma 3.1;

d) Os equipamentos instalados a partir de 1 de setembro de 2026 devem cumprir, no mínimo, a norma 3.2.

12.4.2.2. A norma 2 deixa de ser aplicável em 1 de setembro de 2021.

12.4.2.3. Para efeitos da prorrogação da utilização de SDE que cumpram a norma 2, devem existir quatro categorias de aeroportos:

a) Categoria I — aeroportos com mais de 25 milhões de passageiros em 2019;

b) Categoria II — aeroportos com serviços regulares para, pelo menos, um dos países terceiros enumerados no apêndice 5-A do presente regulamento, com exceção do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte;

c) Categoria III — aeroportos com o maior volume de tráfego em 2019 em cada Estado-Membro onde ainda não estejam incluídos nas categorias I ou II;

d) Categoria IV — outros aeroportos.

12.4.2.4. A autoridade competente pode autorizar a utilização de SDE que cumprem a norma 2 a partir de 1 de setembro de 2021, de acordo com o seguinte quadro, até:

	Equipamento SDE que cumpre a norma 2 instalado antes de 1 de janeiro de 2011	Equipamento SDE que cumpre a norma 2 instalado entre 1 de janeiro de 2011 e 1 de setembro de 2014
Aeroportos da categoria I	1 de março de 2022	1 de março de 2023
Aeroportos da categoria II ou da categoria III	1 de setembro de 2022	1 de setembro de 2023
Aeroportos da categoria IV	1 de março de 2023	1 de março de 2024

▼M13

Além disso, a autoridade competente pode autorizar a utilização de equipamento SDE abrangido pela norma 2 para o rastreio da carga e do correio, bem como do correio e dos materiais da transportadora aérea sujeitos a controlos de segurança em conformidade com o capítulo 6, o mais tardar até 1 de setembro de 2022.

▼M12

12.4.2.5. Se conceder uma autorização que permita continuar a utilizar os SDE que cumprem a norma 2 a partir de 1 de setembro de 2021, a autoridade competente deve informar a Comissão.

12.4.2.6. Todos os equipamentos SDE concebidos para rastreio da bagagem de cabina devem cumprir, no mínimo, a norma C1.

12.4.2.7. Todos os equipamentos SDE concebidos para rastreio da bagagem de cabina que contenha computadores portáteis e outros aparelhos elétricos de grande dimensão devem cumprir, no mínimo, a norma C2.

▼M12

12.4.2.8. Todos os equipamentos SDE concebidos para rastreio da bagagem de cabina que contenha computadores portáteis e outros aparelhos elétricos de grande dimensão e LAG devem cumprir, no mínimo, a norma C3.

12.4.2.9. Todos os equipamentos SDE que cumprem a norma C3 devem ser considerados equivalentes ao equipamento SDEL que cumpre a norma 2 para o rastreio de LAG.

▼B

12.4.3. **Requisitos de qualidade de imagem dos SDE**

A qualidade de imagem dos SDE deve cumprir os requisitos específicos estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.5. PROJEÇÃO DE IMAGENS DE AMEAÇA (PIA)

12.5.1. **Princípios gerais**

12.5.1.1. O sistema de projeção de imagens de ameaça (PIA) deve ser capaz de projetar combinações de imagens de ameaça (CTI) ou imagens de ameaça fictícias (FTI).

As CTI são imagens de raios X de peças de bagagem ou outras remessas que contêm artigos que representam uma ameaça.

As FTI são imagens de raios X de artigos que representam uma ameaça e que são projetadas nas imagens de raios X de peças de bagagem ou outras remessas sujeitas a rastreio.

Os artigos que representam uma ameaça devem aparecer na imagem de raios X das peças de bagagem e das outras remessas distribuídos de forma uniforme e não numa posição fixa.

Deve ser possível definir a percentagem de CTI e FTI a projetar.

Caso sejam utilizadas CTI:

a) O conceito de operação deve assegurar que o operador responsável pelo rastreio não consegue ver as peças de bagagem ou outras remessas introduzidas no equipamento de raios X ou SDE nem determinar se uma CTI é ou pode ser projetada; e

b) O sistema PIA e as dimensões do arquivo devem oferecer garantias razoáveis de que o operador responsável pelo rastreio não é novamente exposto à mesma CTI num período de 12 meses.

▼M15

_____

▼B

12.5.1.2. O sistema PIA não deve prejudicar o desempenho nem o normal funcionamento do equipamento de raios X ou SDE.

Não deve ser dada nenhuma indicação ao operador responsável pelo rastreio de que foi ou está prestes a ser projetada uma CTI ou uma FTI, até surgir uma mensagem de acordo com o ponto 12.5.2.2.

12.5.1.3. Os meios de gestão do sistema PIA devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizadas.

12.5.1.4. Deve ser nomeado um administrador responsável pela gestão da configuração do sistema PIA.

12.5.1.5. A autoridade competente deve realizar controlos regulares da correta implementação dos sistemas PIA, bem como garantir a sua correta configuração, incluindo a projeção realista e pertinente de CTI e FTI, quando utilizadas, a sua conformidade com os requisitos e a atualização das bibliotecas de imagens.

▼B

12.5.2. **Estrutura do sistema PIA**

12.5.2.1. O sistema PIA deve incluir no mínimo:

a) Um arquivo de CTI ou FTI; e

b) Um meio para apresentar e validar mensagens; e

c) Um meio para registar e apresentar os resultados das reações de cada operador responsável pelo rastreio.

12.5.2.2. O sistema PIA deve apresentar uma mensagem ao operador em cada uma das circunstâncias seguintes:

a) Se o operador reagiu e foi projetada uma CTI ou uma FTI;

b) Se o operador não reagiu e foi projetada uma CTI ou uma FTI;

c) Se o operador reagiu e não foi projetada nenhuma CTI ou FTI;

d) Se a tentativa de projetar uma CTI ou uma FTI falhou e o operador se apercebeu disso.

A mensagem deve ser apresentada de modo a não ocultar a imagem da peça de bagagem ou da remessa a que se refere.

A mensagem deve permanecer visível até ser validada pelo operador. Nos casos descritos nas alíneas a) e b), a mensagem deve ser apresentada juntamente com a CTI ou a FTI.

12.5.2.3. O acesso ao equipamento em que se encontra instalado e implantado o sistema PIA deve exigir que o operador responsável pelo rastreio utilize um identificador único.

12.5.2.4. O sistema PIA deve ter capacidade para armazenar os resultados das reações de cada operador responsável pelo rastreio durante um período mínimo de 12 meses e num formato que permita a apresentação de relatórios.

12.5.2.5. A estrutura do sistema PIA deve ser ainda sujeita às disposições adicionais específicas estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.6. DETETORES DE VESTÍGIOS DE EXPLOSIVOS (DVE)

12.6.1. ►M16 O equipamento DVE deve ser capaz de recolher e analisar vestígios de partículas em superfícies contaminadas, ou o conteúdo de bagagens ou remessas, e indicar, por meio de alarme, a presença de explosivos ou químicos. ◄ Para efeitos de rastreio, deve cumprir os seguintes requisitos:

a) Os consumíveis não devem ser utilizados para além do previsto nas recomendações do fabricante ou caso o seu desempenho pareça ter-se deteriorado com o uso;

b) O equipamento DVE só deve ser utilizado num ambiente para o qual tenha sido aprovado.

▼M16

Devem ser estabelecidas normas para o equipamento DVE que utiliza amostras de partículas. Os requisitos específicos destas normas são estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.6.2. A norma respeitante ao equipamento DVE para deteção de explosivos que utiliza amostras de partículas é aplicável ao equipamento DVE instalado a partir de 1 de setembro de 2014.

A norma respeitante ao equipamento DVE para deteção de químicos que utiliza amostras de partículas é aplicável a partir de 1 de julho de 2024 ao equipamento DVE instalado a partir de 1 de setembro de 2014.

▼M15

———————

▼B

12.7. EQUIPAMENTO DE RASTREIO DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GÉIS (LAG)

12.7.1. **Princípios gerais**

12.7.1.1. O equipamento SDEL deve ser capaz de detetar e assinalar, por meio de um alarme, a presença nos LAG de quantidades individuais especificadas e maiores de materiais que representam uma ameaça.

▼M2

12.7.1.2. O equipamento deve ser usado de forma a garantir que a posição e orientação da embalagem permitem o aproveitamento pleno das capacidades de deteção.

12.7.1.3. O equipamento deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

a) quando deteta materiais que representam uma ameaça;

b) quando deteta a presença de um objeto que impede a deteção de materiais que representam uma ameaça;

c) quando não consegue avaliar se o LAG é inócuo ou não;

d) quando o conteúdo da peça de bagagem rastreada é demasiado denso para ser analisado.

———————

▼B

12.7.2. **Normas aplicáveis ao equipamento dos sistemas de deteção de explosivos líquidos (SDEL)**

12.7.2.1. Existem três normas aplicáveis ao equipamento SDEL. Os requisitos específicos destas normas são estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M2

12.7.2.2. Todos os equipamentos SDEL devem satisfazer a norma 2.

———————

▼M15

———————

▼B

12.8. MÉTODOS DE RASTREIO QUE UTILIZEM NOVAS TECNOLOGIAS

12.8.1. Um Estado-Membro pode autorizar um método de rastreio que utilize novas tecnologias diferentes das previstas no presente regulamento, desde que:

a) Sirva para avaliar um novo método de rastreio; e

b) Não afete negativamente o nível global de segurança pretendido; e

c) As pessoas afetadas, incluindo os passageiros, sejam devidamente informados de que o método se encontra em fase de experiência.

12.8.2. Antes da introdução prevista, o Estado-Membro em causa deve informar, por escrito, a Comissão e os outros Estados-Membros do método de rastreio proposto que pretende autorizar, juntando uma avaliação que indique de que modo fica garantido que a aplicação do novo método cumprirá o requisito previsto no ponto 12.8.1, alínea b). A notificação deve igualmente incluir informações pormenorizadas sobre o(s) local(is) em que se prevê utilizar o método de rastreio e a duração prevista do período de avaliação.

12.8.3. Se a Comissão der uma resposta positiva ao Estado-Membro, ou se este não receber qualquer resposta no prazo de três meses após a receção do pedido escrito, o Estado-Membro pode autorizar a introdução do método de rastreio que utiliza novas tecnologias.

▼B

Se a Comissão considerar que o método de rastreio proposto não oferece garantias suficientes de manutenção do nível global de segurança da aviação na União, deve informar do facto o Estado-Membro no prazo de três meses a contar da receção da notificação referida no ponto 12.8.2, explicando os seus receios. Nestas circunstâncias, o Estado-Membro em causa não deve começar a utilizar o método de rastreio até obter o acordo da Comissão.

12.8.4. O período máximo de avaliação para cada método de rastreio que utilize novas tecnologias é de dezoito meses. Este período de avaliação pode ser prolongado pela Comissão por mais doze meses, no máximo, na condição de o Estado-Membro apresentar uma justificação adequada para o prolongamento.

12.8.5. A intervalos não superiores a seis meses durante o período de avaliação, a autoridade competente do Estado-Membro em causa deve apresentar à Comissão um relatório de progresso sobre a avaliação. A Comissão deve informar os outros Estados-Membros do teor do relatório de progresso. Se não receber nenhum relatório de progresso, a Comissão pode exigir que o Estado-Membro suspenda a experiência.

12.8.6. Se a Comissão, com base no relatório apresentado, considerar que o método de rastreio experimentado não oferece garantias suficientes de manutenção do nível global de segurança da aviação na União, deve informar o Estado-Membro de que a experiência deve ser suspensa até que essas garantias sejam reunidas.

12.8.7. O período de avaliação não pode ser superior a trinta meses.

12.9. CÃES DETETORES DE EXPLOSIVOS

12.9.1. **Princípios gerais**

12.9.1.1. Um cão detetor de explosivos (CDE) deve ser capaz de detetar e assinalar quantidades individuais especificadas e maiores de materiais explosivos.

12.9.1.2. A deteção não deve ser dependente do formato, da posição ou da orientação dos materiais explosivos.

12.9.1.3. Um CDE deve dar um alarme, na forma de resposta passiva, quando deteta materiais explosivos constantes do apêndice 12-D da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.9.1.4. Um CDE e o seu tratador podem ser utilizados no rastreio, se ambos tiverem sido certificados individualmente e enquanto equipa.

12.9.1.5. Um CDE e o seu tratador devem seguir uma formação inicial e uma formação contínua para garantir a aquisição e a manutenção das competências exigidas e, se adequado, a aquisição de novas competências.

12.9.1.6. Para ser certificada, uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos, composta por um CDE e pelo(s) tratador(es), deve ter concluído com aproveitamento um curso de formação.

▼M15

12.9.1.7. Uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos deve ser certificada pela autoridade competente, ou em nome desta, de acordo com os apêndices 12-E e 12-F da Decisão de Execução C(2015) 8005. A autoridade competente pode autorizar o destacamento e a utilização de equipas cinotécnicas para deteção de explosivos formadas e/ou certificadas pela autoridade competente de outro Estado-Membro, desde que tenham sido acordadas formalmente com a autoridade de certificação as respetivas funções e responsabilidades para garantir o cumprimento de todos os requisitos estabelecidos no capítulo 12.9 do presente anexo, em conformidade com o apêndice 12-P do presente anexo. Na ausência de tal acordo, a plena responsabilidade pelo cumprimento de todos os requisitos estabelecidos no capítulo 12.9 do presente anexo continua a incumbir à autoridade competente do Estado-Membro em que a equipa cinotécnica para deteção de explosivos é destacada e utilizada.

▼B

12.9.1.8. Após a certificação pela autoridade competente, uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos pode ser utilizada em rastreios de segurança, recorrendo aos métodos de deteção com cães sem trela ou de deteção remota de cheiro a explosivos.

12.9.2. **Normas aplicáveis aos CDE**

12.9.2.1. Os requisitos de desempenho para CDE estão estabelecidos no apêndice 12-D da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.9.2.2. Uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos utilizada no rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados por pessoas que não sejam passageiros, veículos, aeronaves, provisões de bordo e provisões do aeroporto, e de zonas restritas de segurança de um aeroporto, deve cumprir a norma 1 de deteção.

12.9.2.3. Uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos utilizada no rastreio de bagagem de porão, correio da transportadora aérea, material da transportadora aérea, carga e correio deve cumprir a norma 2 de deteção.

12.9.2.4. Uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos certificada para detetar materiais explosivos utilizando o método de deteção remota de cheiro a explosivos apenas pode ser utilizada no rastreio de carga e em mais nenhum outro domínio incluído na norma 2.

▼M2

12.9.2.5. Um CDE utilizado na deteção de materiais explosivos deve estar munido dos meios adequados que permitam a sua identificação única.

▼B

12.9.2.6. No exercício da sua função de deteção de explosivos, um CDE deve sempre ser acompanhado pelo tratador que tenha sido certificado para com ele trabalhar.

12.9.2.7. Um CDE certificado para o método de deteção com cães sem trela deve ter apenas um tratador. Um tratador pode estar certificado para conduzir, no máximo, dois CDE.

12.9.2.8. Um CDE certificado para o método de deteção remota de cheiro a explosivos deve ser conduzido, no máximo, por dois tratadores.

12.9.3. **Requisitos de formação**

Obrigações gerais de formação

12.9.3.1. A formação de uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos deve ter uma componente teórica, uma prática e uma de formação em contexto real de trabalho.

▼M15

12.9.3.2 O conteúdo dos cursos de formação deve ser especificado ou aprovado pela autoridade competente. A formação teórica do tratador deve incluir as disposições estabelecidas no capítulo 11.2 para o rastreio da área ou áreas específicas em que a equipa cinotécnica para deteção de explosivos está certificada.

▼B

12.9.3.3. A formação deve ser ministrada pela autoridade competente, ou em nome desta, utilizando instrutores qualificados em conformidade com o ponto 11.5.

12.9.3.4. Os cães treinados para a deteção de explosivos devem ter apenas essa especialidade.

12.9.3.5. A formação deve ser ministrada com recurso a instrumentos pedagógicos que representem materiais explosivos.

12.9.3.6. Deve ser ministrada formação às pessoas que manipulam os instrumentos pedagógicos, de modo a evitar a contaminação.

▼B

Formação inicial das equipas cinotécnicas para deteção de explosivos

12.9.3.7. Uma equipa cinotécnica para deteção de explosivos deve seguir uma formação inicial, de acordo com os requisitos estabelecidos no ponto 12.9.3 da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.9.3.8. A formação inicial da equipa cinotécnica para deteção de explosivos deve compreender uma formação prática no ambiente de trabalho para que será destacada.

Formação contínua das equipas cinotécnicas para deteção de explosivos

12.9.3.9. O CDE e o tratador devem ter formação contínua, quer individualmente quer em equipa.

12.9.3.10. A formação contínua deve garantir a manutenção das competências adquiridas obrigatoriamente na formação inicial e das adquiridas em função da evolução no domínio da segurança.

12.9.3.11. A formação contínua de uma equipa cinotécnica deve ter lugar, pelo menos, de 6 em 6 semanas. A duração mínima da formação contínua não deve ser inferior a 4 horas para cada período de 6 semanas.

12.9.3.12. O ponto 11 não se aplica a um CDE ao qual seja ministrada, pelo menos uma vez por semana, uma formação de reconhecimento de todos os materiais enumerados no apêndice 12-D da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

Registos de formação das equipas cinotécnicas para deteção de explosivos

12.9.3.13. Os registos da formação inicial e contínua quer do CDE quer do seu tratador devem ser conservados durante, pelo menos, o período de validade do contrato de trabalho e disponibilizados à autoridade competente, caso esta os solicite.

Formação operacional das equipas cinotécnicas para deteção de explosivos

12.9.3.14. Quando for destacado para operações de rastreio, o CDE deve participar numa formação operacional a fim de garantir o nível de desempenho previsto no apêndice 12-D da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.9.3.15. A formação operacional deve ser feita de maneira aleatória e contínua durante o período de destacamento e medir as capacidades de deteção do CDE através de instrumentos pedagógicos certificados.

12.9.4. **Processos de certificação**

12.9.4.1. O processo de certificação deve garantir a avaliação das seguintes competências:

a) Capacidade do CDE para atingir o nível de desempenho previsto no apêndice 12-D da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão;

b) Capacidade do CDE para dar uma indicação passiva na presença de materiais explosivos;

c) Capacidade do CDE e do(s) seu(s) tratador(es) para trabalhar(em) eficazmente como equipa;

d) Capacidade do tratador para conduzir corretamente o CDE e para interpretar e responder adequadamente à reação do CDE na presença de material explosivo.

12.9.4.2. O processo de certificação deve simular cada uma das áreas de trabalho em que a equipa cinotécnica para deteção de explosivos irá trabalhar.

12.9.4.3. A equipa cinotécnica para deteção de explosivos deve ter concluído com aproveitamento uma formação em cada área para a qual pretende obter a certificação.

12.9.4.4. Os processos de certificação devem desenrolar-se de acordo com os apêndices 12-E e 12-F da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

12.9.4.5. A validade de cada período de certificação não deve ser superior a 12 meses.

12.9.5. **Controlo da qualidade**

12.9.5.1. A equipa cinotécnica para deteção de explosivos deve ser sujeita às medidas de controlo da qualidade previstas no apêndice 12-G da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.9.6. **Método de rastreio**

A Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão inclui outros requisitos específicos.

12.10. EQUIPAMENTO DE DETEÇÃO DE METAIS (EDM)

As disposições específicas relativas à utilização de EDM encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.11. SCÂNERES DE SEGURANÇA

12.11.1. **Princípios gerais**

Um scâner de segurança é um sistema de rastreio de pessoas que é capaz de detetar objetos metálicos e não metálicos, distintos da pele humana, transportados no corpo ou na roupa.

Um scâner de segurança utilizado em associação com um examinador humano pode consistir num sistema de deteção que produz uma imagem do corpo de uma pessoa para análise de um examinador humano, permitindo-lhe determinar que a pessoa rastreada não transporta no seu corpo objetos metálicos e não metálicos, distintos da pele humana. Quando o examinador humano identifica tais objetos, a sua localização deve ser comunicada ao operador responsável pelo rastreio para fins de controlo mais aprofundado. Neste caso, o examinador humano deve considerar-se parte integrante do sistema de deteção.

Um scâner de segurança com deteção automática de ameaças pode consistir num sistema de deteção que reconhece automaticamente objetos metálicos e não metálicos, distintos da pele humana, transportados no corpo da pessoa rastreada. Quando o sistema identifica tais objetos, a sua localização deve ser indicada numa figura ao operador responsável pelo rastreio.

Um scâner de segurança para rastreio de passageiros deve cumprir as normas seguintes:

a) Os scâneres de segurança devem detetar e assinalar, por meio de um alarme, a presença, no mínimo, de objetos metálicos e não metálicos especificados, incluindo explosivos, tanto isolados como combinados;

b) A deteção não deve ser dependente da posição e orientação do objeto;

c) O sistema deve dispor de um indicador visual para mostrar que o equipamento se encontra em funcionamento;

d) Os scâneres de segurança devem ser posicionados de forma a garantir que o seu desempenho não é afetado por qualquer fonte de interferência;

e) O funcionamento correto dos scâneres de segurança deve ser testado diariamente;

f) O scâner de segurança deve ser utilizado em conformidade com o conceito de operações definido pelo fabricante.

▼B

Os scâneres de segurança para rastreio de passageiros devem ser instalados e utilizados em conformidade com a Recomendação 1999/519/CE do Conselho ([1]) e com a Diretiva 2013/35/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]).

12.11.2. **Normas aplicáveis aos scâneres de segurança**

Os requisitos de desempenho para scâneres de segurança são estabelecidos no apêndice 12-K, que deve ser classificado «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» e tratado em conformidade com a Decisão (UE, Euratom) 2015/444.

Os scâneres de segurança devem cumprir as normas definidas no apêndice 12-K a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

12.11.2.1. Todos os scâneres de segurança devem cumprir a norma 1.

A norma 1 deixa de ser aplicável em 1 de janeiro de 2022.

12.11.2.2. A norma 2 é aplicável aos scâneres de segurança instalados a partir de 1 de janeiro de 2019.

▼M5

12.11.2.3. A norma 2.1 é aplicável aos scâneres de segurança instalados a partir de 1 de janeiro de 2021.

12.12. SCÂNERES DE CALÇADO

12.12.1. **Princípios gerais**

12.12.1.1. O equipamento de deteção de metais no calçado (DMC) deve ser capaz de detetar e assinalar, por meio de um alarme, a presença, no mínimo, de objetos metálicos específicos, tanto isolados como combinados.

12.12.1.2. O equipamento de deteção de explosivos no calçado (DEC) deve ser capaz de detetar e assinalar, por meio de um alarme, a presença, no mínimo, de objetos explosivos específicos.

12.12.1.3. A deteção pelo DMC e pelo DEC não deve depender da posição nem da orientação do objeto metálico ou explosivo.

12.12.1.4. O DMC e o DEC devem assentar numa base sólida.

12.12.1.5. Devem ter um indicador visual para assinalar que o equipamento está em funcionamento.

12.12.1.6. Os meios para ajustar os parâmetros de deteção do DMC e do DEC devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizadas.

12.12.1.7. O DMC deve emitir, pelo menos, um alarme visual e um alarme sonoro quando deteta objetos metálicos, conforme referido no ponto 12.12.1.1. Ambos os tipos de alarme devem ser percetíveis num raio de 1 m.

12.12.1.8. O DEC deve emitir, pelo menos, um alarme visual e um alarme sonoro quando deteta objetos explosivos, conforme referido no ponto 12.12.1.2. Ambos os tipos de alarme devem ser percetíveis num raio de 1 m.

([1]) Recomendação 1999/519/CE do Conselho, de 12 de julho de 1999, relativa à limitação da exposição da população aos campos eletromagnéticos (0 Hz-300 GHz) (JO L 199 de 30.7.1999, p. 59).

([2]) Diretiva 2013/35/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2013, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos aos agentes físicos (campos eletromagnéticos) (20.ª diretiva especial na aceção do artigo 16.º, n.º 1, da Diretiva 89/391/CEE) e que revoga a Diretiva 2004/40/CE (JO L 179 de 29.6.2013, p. 1).

▼M5

12.12.2. **Normas aplicáveis aos DMC**

12.12.2.1. Existem duas normas aplicáveis aos DMC. Os requisitos específicos destas normas são estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.12.2.2. Todos os DMC exclusivamente utilizados no rastreio das pessoas que não sejam passageiros devem cumprir, no mínimo, a norma 1.

12.12.2.3. Todos os DMC utilizados no rastreio de passageiros devem cumprir a norma 2.

12.12.2.4. Todos os DMC devem ser capazes de apurar a causa de disparo dos alarmes produzidos nos PDM, na área entre a superfície de apoio do calçado e a uma altura mínima de 35 cm acima deste.

12.12.3. **Norma aplicável ao DEC**

12.12.3.1. Os requisitos específicos desta norma encontram-se estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M16

12.13. *SOFTWARE* DE DETEÇÃO AUTOMATIZADA DE OBJETOS PROIBIDOS (DAOP)

12.13.1. **Princípios gerais**

12.13.1.1. O *software* de deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP) deve ser capaz de detetar e indicar, por meio de um alarme, os objetos proibidos contidos na bagagem ou noutras remessas.

12.13.2. **Normas aplicáveis ao *software* DAOP**

12.13.2.1. Existem três normas aplicáveis ao *software* DAOP. Os requisitos específicos correspondentes a estas normas encontram-se estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

12.14. EQUIPAMENTO DE DETEÇÃO DE VAPORES DE EXPLOSIVOS (DVEX)

12.14.1. **Princípios gerais**

12.14.1.1. O equipamento de deteção de vapores de explosivos (DVEX) deve ser capaz de recolher amostras de ar e analisar a amostra recolhida para deteção de vapores, aerossóis e/ou partículas em suspensão no ar, indicando a presença de explosivos e materiais relacionados com explosivos.

Se forem detetados vestígios de explosivos ou de materiais explosivos conexos na amostra, o equipamento DVEX deve fazer disparar um alarme.

12.14.1.2. Para efeitos de rastreio com equipamento DVEX, aplicam-se os seguintes requisitos:

a) O equipamento DVEX só pode ser utilizado num ambiente e para os fins para que foi aprovado, ou seja, rastreio de:

— Passageiros e pessoas que não sejam passageiros (DVEX-PX);

— Bagagem de cabina (DVEX-CB);

— Bagagem de porão (DVEX-HB);

— Carga e correio aéreos, correio e materiais da transportadora aérea, provisões de bordo e provisões do aeroporto (DVEX-CS);

b) Os consumíveis não devem ser utilizados para além do previsto nas recomendações do respetivo fabricante ou caso o seu desempenho pareça ter-se deteriorado com o uso.

▼M16

12.14.2. **Normas aplicáveis ao DVEX**

12.14.2.1. Todo o equipamento DVEX utilizado para o rastreio da bagagem de porão, da carga e do correio aéreos, do correio da transportadora aérea e dos materiais da transportadora aérea carregados no porão da aeronave, das provisões de bordo e das provisões do aeroporto deve satisfazer, pelo menos, a norma 1.

12.14.2.2. Todo o equipamento DVEX utilizado no rastreio de passageiros e pessoas que não sejam passageiros, bem como da bagagem de cabina, deve satisfazer, pelo menos, a norma 3.

12.14.2.3. Os requisitos específicos correspondentes a estas normas são estabelecidos na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

APÊNDICE 12-A

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para PDM e DMC encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-B

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para SDE encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-C

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para equipamento de rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG) encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-D

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para CDE encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-E

As disposições específicas relativas ao processo de certificação de CDE encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-F

As disposições específicas relativas às zonas e condições de teste para certificação de CDE encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-G

As disposições específicas relativas aos requisitos de controlo de qualidade para CDE encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-H

As disposições específicas relativas aos CDE utilizados segundo o método de deteção sem trela — metodologia de intervenção encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-I

As disposições específicas relativas aos CDE utilizados segundo o método de deteção remota de cheiro a explosivos — metodologia de intervenção encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-J

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para EDM encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼B

APÊNDICE 12-K

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para scâneres de segurança encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-L

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para detetores de vestígios de explosivos (DVE) encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M16

APÊNDICE 12-M

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho do equipamento de DAOP são estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M10

APÊNDICE 12-N

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para DEC encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

APÊNDICE 12-O

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para DVEX encontram-se estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

▼M15

APÊNDICE 12-P

CARTA DE ENTENDIMENTO ENTRE AS AUTORIDADES COMPETENTES PARA O DESTACAMENTO DE EQUIPAS CINOTÉCNICAS PARA DETEÇÃO DE EXPLOSIVOS

A presente carta de entendimento é estabelecida entre as seguintes partes:

A autoridade competente que recebe apoio para o destacamento de equipas cinotécnicas para deteção de explosivos:

.....

A autoridade ou autoridades competentes que prestam apoio ao destacamento de equipas cinotécnicas para deteção de explosivos:

.....

Para a identificação das seguintes funções ([1]), a fim de assegurar que o destacamento de equipas cinotécnicas para deteção de explosivos cumpre os requisitos da UE:

Autoridade competente responsável pela especificação ou aprovação do conteúdo dos cursos de formação:

.....

Autoridade competente responsável pela certificação das equipas cinotécnicas para deteção de explosivos:

.....

Autoridade competente responsável pelo controlo externo da qualidade:

.....

Para o seguinte período de validade:

Data:

Assinaturas:

([1]) Caso seja necessário, a presente carta de entendimento pode ser completada com especificações adicionais e alterada caso se justifique, a fim de especificar as funções das autoridades competentes e determinar o seu âmbito de aplicação.