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

►**B** **REGULAMENTO (UE) N.º 185/2010 DA COMISSÃO**

**de 4 de Março de 2010**

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

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(JO L 55 de 5.3.2010, p. 1)

Alterado por:

| | | Jornal Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n.° | página | data |
| ►**M1** | Regulamento (UE) n.º 357/2010 da Comissão de 23 de Abril de 2010 | L 105 | 10 | 27.4.2010 |
| ►**M2** | Regulamento (UE) n.º 358/2010 da Comissão de 23 de Abril de 2010 | L 105 | 12 | 27.4.2010 |
| ►**M3** | Regulamento (UE) n.º 573/2010 da Comissão de 30 de Junho de 2010 | L 166 | 1 | 1.7.2010 |
| ►**M4** | Regulamento (UE) n.º 983/2010 da Comissão de 3 de Novembro de 2010 | L 286 | 1 | 4.11.2010 |
| ►**M5** | Regulamento (UE) n.º 334/2011 da Comissão de 7 de Abril de 2011 | L 94 | 12 | 8.4.2011 |
| ►**M6** | Regulamento de Execução (UE) n.º 859/2011 da Comissão de 25 de Agosto de 2011 | L 220 | 9 | 26.8.2011 |
| ►**M7** | Regulamento de Execução (UE) n.º 1087/2011 da Comissão de 27 de Outubro de 2011 | L 281 | 12 | 28.10.2011 |
| ►**M8** | Regulamento de Execução (UE) n.º 1147/2011 da Comissão de 11 de Novembro de 2011 | L 294 | 7 | 12.11.2011 |
| ►**M9** | Regulamento de Execução (UE) n.º 173/2012 da Comissão de 29 de fevereiro de 2012 | L 59 | 1 | 1.3.2012 |
| ►**M10** | Regulamento de Execução (UE) n.º 711/2012 da Comissão de 3 de agosto de 2012 | L 209 | 1 | 4.8.2012 |
| ►**M11** | Regulamento de Execução (UE) n.º 1082/2012 da Comissão de 9 de novembro de 2012 | L 324 | 25 | 22.11.2012 |
| ►**M12** | Regulamento de Execução (UE) n.º 104/2013 da Comissão de 4 de fevereiro de 2013 | L 34 | 13 | 5.2.2013 |
| ►**M13** | Regulamento de Execução (UE) n.º 189/2013 da Comissão de 5 de março de 2013 | L 62 | 17 | 6.3.2013 |
| ►**M14** | Regulamento de Execução (UE) n.º 246/2013 da Comissão de 19 de março de 2013 | L 77 | 8 | 20.3.2013 |
| ►**M15** | Regulamento de Execução (UE) n.º 654/2013 da Comissão de 10 de julho de 2013 | L 190 | 1 | 11.7.2013 |
| ►**M16** | Regulamento de Execução (UE) n.º 1103/2013 da Comissão de 6 de novembro de 2013 | L 296 | 6 | 7.11.2013 |
| ►**M17** | Regulamento de Execução (UE) n.º 1116/2013 da Comissão de 6 de novembro de 2013 | L 299 | 1 | 9.11.2013 |
| ►**M18** | Regulamento de Execução (UE) n.º 278/2014 da Comissão de 19 de março de 2014 | L 82 | 3 | 20.3.2014 |

Retificado por:

►**C1** Retificação, JO L 185 de 15.7.2011, p. 79 (185/2010)

▼B

# REGULAMENTO (UE) N.º 185/2010 DA COMISSÃO

## de 4 de Março de 2010

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

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 ([1]), nomeadamente o artigo 4.º, n.º 3,

Considerado o seguinte:

(1) Nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, a Comissão deverá adoptar medidas de execução das normas de base comuns referidas no artigo 4.º, n.º 1, e das medidas gerais que complementam as normas de base comuns referidas no artigo 4.º, n.º 2, do citado regulamento.

(2) As medidas que contenham informações de segurança sensíveis devem ser consideradas «informações classificadas da União Europeia» na acepção da Decisão da Comissão 2001/844/CE, CECA, Euratom, de 29 de Novembro de 2001, que altera o seu Regulamento Interno ([2]), conforme previsto no artigo 18.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 300/2008, não devendo, portanto, ser publicadas. Estas medidas devem ser adoptadas separadamente, através de uma decisão que tenha por destinatários os Estados-Membros.

(3) O Regulamento (CE) n.º 300/2008 será plenamente aplicável a partir da data especificada nas normas de execução aprovadas nos termos do seu artigo 4.º, n.os 2 e 3, mas o mais tardar em 29 de Abril de 2010. O presente regulamento aplica-se, por conseguinte, a partir de 29 de Abril de 2010, tendo em vista harmonizar a aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução.

(4) Com o tempo, serão desenvolvidos métodos, incluindo tecnologias, para a detecção de explosivos líquidos. Acompanhando os desenvolvimentos tecnológicos e a experiência adquirida a nível operacional na Comunidade e à escala mundial, a Comissão apresentará, sempre que adequado, propostas de revisão das disposições tecnológicas e operacionais aplicáveis ao rastreio de líquidos, aerossóis e géis.

(5) O Regulamento (CE) n.º 1217/2003 da Comissão, de 4 de Julho de 2003, que estabelece especificações comuns para os programas nacionais de controlo da qualidade da segurança no sector da aviação civil ([3]), o Regulamento (CE) n.º 1486/2003 da Comissão, de 22 de Agosto de 2003, que estabelece procedimentos para as inspecções da Comissão no domínio da segurança da aviação civil ([4]), o Regulamento (CE) n.º 1138/2004 da Comissão, de

([1]) JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.
([2]) JO L 317 de 3.12.2001, p. 1.
([3]) JO L 169 de 8.7.2003, p. 44.
([4]) JO L 213 de 23.8.2003, p. 3.

▼B

21 de Junho de 2004, que estabelece uma delimitação comum das áreas críticas das zonas restritas de segurança nos aeroportos ([1]) e o Regulamento (CE) n.º 820/2008 da Comissão, de 8 de Agosto de 2008, que estabelece medidas para a aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação ([2]), aplicavam todos o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil ([3]), e devem, por isso, ser revogados.

(6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a segurança da aviação civil estabelecido nos termos do artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 300/2008,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Objectivo**

O presente regulamento estabelece medidas específicas de execução das normas de base comuns para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil, assim como medidas gerais que complementam as normas de base comuns.

*Artigo 2.º*

**Regras de execução**

1. As medidas referidas no artigo 1.º são enunciadas no anexo.

2. De acordo com o artigo 10.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os programas nacionais de segurança da aviação civil terão em devida conta as disposições do presente regulamento.

*Artigo 3.º*

**Revogação**

O Regulamento (CE) n.º 1217/2003, o Regulamento (CE) n.º 1486/2003, o Regulamento (CE) n.º 1138/2004 e o Regulamento (CE) n.º 820/2008 são revogados com efeitos a partir de 29 de Abril de 2010.

*Artigo 4.º*

**Entrada em vigor**

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

É aplicável a partir de 29 de Abril de 2010.

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

([1]) JO L 221 de 22.6.2004, p. 6.
([2]) JO L 221 de 19.8.2008, p. 8.
([3]) JO L 355 de 30.12.2002, p. 1.

▼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 de acordo 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 objectos.

1.0.3 Sem prejuízo dos critérios de derrogação estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 272/2009, a autoridade competente pode autorizar procedimentos especiais de segurança ou isenções para a protecção e segurança das zonas do lado ar dos aeroportos nos dias em que não estejam previstos mais de oito voos de partida, desde 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.

▼M17

1.0.4 Por «objetos transportados por pessoas que não sejam passageiros» entende-se os objetos destinados ao uso pessoal de quem os transporta.

▼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 adopção de medidas de segurança adequadas em qualquer uma dessas zonas.

1.1.1.2 O limite entre o lado terra e o lado ar será uma barreira física claramente visível para o público em geral, que deve impedir o acesso de pessoas não autorizadas.

1.1.2. **Zonas restritas de segurança**

1.1.2.1 As zonas restritas de segurança devem incluir, pelo menos:

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 actividades referidas no ponto 1.1.2.1.

▼B

Ao definir uma zona restrita de segurança, todas as áreas susceptíveis de terem sido contaminadas serão submetidas a uma verificação de segurança imediatamente antes de a zona ser definida, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contêm qualquer artigo proibido. O acima disposto considera-se cumprido nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança da aeronave.

1.1.2.3 Sempre que pessoas não autorizadas possam ter tido acesso a zonas restritas de segurança, todas as áreas susceptíveis de terem sido contaminadas serão submetidas, logo que possível, a uma verificação de segurança, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contêm qualquer artigo proibido. O acima disposto considera-se cumprido nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança da aeronave.

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

1.1.3.1 Devem ser definidas áreas críticas nos aeroportos em que mais de 40 membros do pessoal sejam detentores de cartões de identificação aeroportuária que permitem o acesso a zonas restritas de segurança.

1.1.3.2 As áreas críticas devem abranger, pelo menos:

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 actividades referidas nas alíneas a) ou b).

1.1.3.3 Ao definir uma área crítica, todas as áreas susceptíveis de terem sido contaminadas serão submetidas a uma verificação de segurança imediatamente antes de a área crítica ser definida, a fim de assegurar, de forma razoável, que não contêm qualquer artigo proibido. O acima disposto considera-se cumprido nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança da aeronave.

▼M9

1.1.3.4 Sempre que pessoas não autorizadas, ou passageiros e membros da tripulação que cheguem de países terceiros não incluídos na lista do apêndice 4-B possam ter tido acesso a áreas críticas, todas as áreas suscetíveis de terem sido contaminadas serão submetidas, logo que possível, a uma verificação de segurança, para assegurar, de forma razoável, que não contêm qualquer artigo proibido.

O primeiro parágrafo considera-se cumprido nas aeronaves submetidas a uma verificação de segurança da aeronave.

O primeiro parágrafo não será 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 caso dos passageiros e dos membros da tripulação que chegam de países terceiros não incluídos na lista do apêndice 4-B, o primeiro parágrafo 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. ►M17 Considera-se que as visitas guiadas do aeroporto que sejam acompanhadas por pessoas autorizadas têm um motivo legítimo. ◄

▼B

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. ►M17 Considera-se que as visitas guiadas do aeroporto que sejam acompanhadas 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.

▼M9

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

▼B

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), será verificado antes de se conceder ao seu portador acesso às zonas restritas de segurança, a fim de assegurar, de forma razoável, que é válido.

Os cartões referidos no ponto 1.2.2.2, alíneas b) a e), serão 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 correspondem ao titular.

▼M9

No caso de ser utilizada a identificação biométrica, a verificação deve assegurar que a pessoa que busca 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.

▼B

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

a) um sistema electrónico que limita o acesso a uma pessoa de cada vez; ou

b) pessoas autorizadas a realizar o controlo de acessos.

1.2.2.6 Os livre-trânsitos dos veículos serão controlados antes de se conceder 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 será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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

▼B

1.2.3.1 Os cartões de identificação de tripulante ao serviço de uma transportadora aérea comunitária 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 de acordo com o ponto 11.1.3.

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

1.2.3.3 O cartão de identificação de uma pessoa que tenha sido reprovada no inquérito pessoal ser-lhe-á retirado de imediato.

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.

Um indivíduo que não exiba o seu cartão nas zonas restritas de segurança em que não estejam presentes passageiros será interpelado pelos responsáveis pela aplicação do ponto 1.5.1, alínea c), e denunciado, se for caso disso.

1.2.3.5 O cartão de identificação deve ser devolvido imediatamente à entidade que o emitiu:

a) a pedido da entidade emissora; ou

b) em caso de cessação do vínculo laboral; ou

c) em caso de mudança de empregador; ou

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

e) após o fim de validade do cartão; ou

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.

1.2.3.7 Os cartões electrónicos serão desactivados imediatamente após a devolução, expiração, retirada ou notificação de perda, furto ou não devolução.

1.2.3.8 Os cartões de identificação aeroportuária e de tripulante da Comunidade serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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

1.2.4.1 Do cartão de identificação de tripulante ao serviço de uma transportadora aérea comunitária 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, devendo este requisito ser aplicado, o mais tardar, 5 anos após a entrada em vigor do presente regulamento; e

d) a data de validade, devendo este requisito ser aplicado, o mais tardar, 5 anos após a entrada em vigor do presente regulamento.

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, excepto se programado electronicamente; e

▼B

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, excepto se programada electronicamente.

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 detecção de tentativas de utilização de cartões perdidos, roubados ou não devolvidos. Caso seja detectada uma situação deste tipo, devem ser tomadas medidas adequadas.

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

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

1.2.6.2 O livre-trânsito será especificamente emitido para o veículo, devendo nele constar:

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

b) a data de validade.

Os livre-trânsitos electrónicos não precisam de indicar as áreas a que o veículo está autorizado a ter acesso nem a data de validade, desde que essas informações sejam legíveis electronicamente e verificadas antes de ser concedido acesso às zonas restritas de segurança.

1.2.6.3 Os livre-trânsitos electrónicos serão fixados aos veículos de forma a garantir a sua intransmissibilidade.

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 que o emitiu:

a) a pedido da entidade emissora; ou

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

c) após o fim de validade do livre-trânsito, excepto se for anulado 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 livre-trânsitos electrónicos serão desactivados imediatamente após a devolução, expiração, retirada ou notificação de perda, furto ou não devolução.

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

▼M9

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 marcados exteriormente como veículos operacionais em utilização nesse aeroporto.

▼B

1.2.7. **Acesso com escolta**

1.2.7.1 Os tripulantes que não tenham um cartão de identificação aeroportuária válido serão 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 ►M9 ; e ◄

▼M9

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

▼B

1.2.7.2 A título excepcional, uma pessoa pode ser dispensada do cumprimento dos requisitos estipulados no ponto 1.2.5.1 e do inquérito pessoal obrigatório, na condição de ser escoltada em permanência nas zonas restritas de segurança. ►M17 Uma pessoa pode ser dispensada da exigência de ser acompanhada na condição de dispor de uma autorização para o efeito 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 directa; e

d) assegurar, de forma razoável, que a pessoa ou as pessoas escoltadas não cometem qualquer violação da segurança.

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

▼M17

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

▼B

1.2.8. **Outras isenções**

Outras isenções serão sujeitas às disposições estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

1.3. RASTREIO DE PESSOAS QUE NÃO SEJAM PASSAGEIROS E DOS OBJECTOS QUE TRANSPORTEM

▼M10

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 será efetuado por um dos seguintes meios:

a) revista manual;

b) pórticos de deteção de metais (PDM);

c) cães detetores de explosivos;

▼M10

d) detetores de vestígios de explosivos (DVE);

e) scâneres de segurança que não utilizam radiações ionizantes;

▼M12

f) detetores de vestígios de explosivos (DVE) combinados com detetores manuais de metais (DMM).

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.

▼M10

1.3.1.3 Os cães detetores de explosivos e os DVE só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio ou de forma aleatória, em alternância com revistas manuais, PDM ou scâneres de segurança.

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

a) revista manual;

b) equipamento de raios X;

c) sistemas de deteção de explosivos (SDE);

d) cães detetores de explosivos;

e) detetores de vestígios de explosivos (DVE).

▼M17

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

▼M10

1.3.1.6 Os cães detetores de explosivos e os DVE só podem ser utilizados como meios complementares de rastreio ou de forma aleatória, em alternância com revistas manuais, equipamento de raios X ou SDE.

1.3.1.7 Os artigos que constam da lista do apêndice 4-C só podem ser transportados se a pessoa tiver uma autorização para os usar na execução de tarefas essenciais para o funcionamento das instalações aeroportuárias ou das aeronaves ou para o exercício de funções durante o voo.

1.3.1.8 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 será determinada pela autoridade competente com base numa avaliação dos riscos.

1.3.1.9 O rastreio das pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportam será igualmente regulado pelas disposições adicionais previstas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼B

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

1.3.2.1 A autoridade competente pode, por razões objectivas, permitir que pessoas que não sejam 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 à reentrada, desde que tenham estado sob permanente vigilância de pessoas autorizadas que garantam, de forma razoável, que não são introduzidos artigos proibidos nas áreas críticas.

▼B

1.3.2.3 As isenções e processos de rastreio especiais serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

1.4. CONTROLO DE VEÍCULOS

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

1.4.1.1 Todos os veículos serão controlados à entrada das áreas críticas e protegidos de 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 permanecerão no interior do veículo durante o controlo. Devem retirar os seus objectos pessoais do veículo para serem sujeitos a rastreio.

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

1.4.1.4 Os veículos que entram em áreas críticas serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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 permanecerão no interior do veículo durante o controlo. Devem retirar os seus objectos pessoais do veículo para serem sujeitos a rastreio.

1.4.2.2 Serão 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 serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

1.4.3. **Métodos de controlo**

1.4.3.1 Uma revista manual consistirá numa inspecção manual minuciosa das áreas seleccionadas, incluindo o respectivo 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 detectores de explosivos; e

b) detectores de vestígios de explosivos (DVE).

1.4.3.3 Os métodos de controlo serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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

1.4.4.1 A autoridade competente pode, por razões objectivas, 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.

1.4.4.2 As isenções e processos de controlo especiais serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

1.5. VIGILÂNCIA, RONDAS E OUTROS CONTROLOS FÍSICOS

1.5.1. A vigilância ou as rondas serão realizadas com o objectivo 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

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

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

d) a exibição e validade dos livre-trânsitos dos veículos que circulam no lado ar; e

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

▼M9

1.5.2. A frequência e os meios com que se realizarão as rondas e a vigilância devem basear-se numa avaliação dos riscos e ser aprovados pela autoridade competente. Devem ter em conta os seguintes aspetos:

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 realizar as rondas e a vigilância.

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

▼B

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. Serão implementadas medidas tanto para dissuadir as pessoas de violar os postos de controlo de segurança, como para permitir que as eventuais violações e respectivas consequências, quando ocorrerem, sejam rapidamente resolvidas e corrigidas.

## 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 da aeronave, devendo 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 deverá informar as transportadoras aéreas afectadas por esta mudança.

3.1. VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA DA AERONAVE

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

▼B

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 tido acesso à mesma.

3.1.1.2 A verificação de segurança da aeronave consistirá no controlo de determinadas áreas de uma aeronave conforme estabelecido numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

3.1.1.3 Uma aeronave que chegue a uma área crítica com proveniência de um país terceiro não incluído na lista do apêndice 3-B é submetida a uma verificação de segurança após o desembarque dos passageiros da área a inspecionar e/ou a descarga do porão.

▼B

3.1.1.4 Uma aeronave proveniente de um Estado-Membro onde tenha feito escala após ter chegado de um país terceiro não incluído na lista do Apêndice 3-B será considerada uma aeronave proveniente de um país terceiro.

3.1.1.5 As situações em que deve ser realizada uma verificação de segurança da aeronave serão ainda sujeitas às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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

As formas de realizar uma verificação de segurança da aeronave serão sujeitas às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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:

— o número do voo, e

▼M17

———————

— a origem do voo anterior.

———————

▼B

Caso tenha sido realizada uma verificação de segurança da aeronave, as informações incluirão ainda:

— a data e hora a que foi realizada a verificação de segurança da aeronave, e

— o nome e a assinatura da pessoa responsável pela verificação de segurança da aeronave.

3.2. PROTECÇÃO DAS AERONAVES

3.2.1. **Protecção das aeronaves – generalidades**

3.2.1.1 Independentemente do local onde uma aeronave se encontre estacionada no aeroporto, deve ser protegida contra o acesso não autorizado, mediante a adopção das seguintes medidas:

a) assegurar que as pessoas que tentem obter acesso não autorizado à aeronave sejam imediatamente interpeladas; ou

▼M17

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

▼B

c) instalar meios electrónicos que detectem imediatamente qualquer acesso não autorizado.

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

3.2.2. **Protecção 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.

▼M17

A alínea a) não se aplica 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, de forma razoável, evitar o acesso à mesma.

▼B

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 detecção imediata de qualquer acesso não autorizado à aeronave.

3.2.2.5 A protecção de aeronaves estacionadas com as portas exteriores fechadas em áreas não críticas será ainda sujeita às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

**APÊNDICE 3-A**

VERIFICAÇÃO DE SEGURANÇA DA AERONAVE

As disposições específicas relativas à verificação de segurança da aeronave encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

**APÊNDICE 3-B**

SEGURANÇA DAS AERONAVES

*PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS*

No que respeita à segurança das aeronaves, os seguintes países terceiros, bem como os países e territórios ultramarinos com relações especiais com a União, em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, aos quais não é aplicável o título sobre os transportes do referido Tratado, aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns:

▼M17

**Estados Unidos da América**

A Comissão notifica sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros caso disponha de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro com um impacto significativo nos níveis gerais de segurança da aviação na União deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União.

As autoridades competentes dos Estados-Membros são notificadas sem demora se a Comissão dispuser de informações sobre medidas, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança da aviação pertinentes pelo país terceiro.

▼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 de acordo 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.

4.0.3 Os passageiros e a sua bagagem de cabina provenientes de um Estado-Membro onde a aeronave tenha feito escala após ter chegado de um país terceiro não incluído na lista do Apêndice 4-B serão considerados passageiros e bagagem de cabina provenientes de um país terceiro, excepto se existir uma confirmação de que os passageiros e a sua bagagem de cabina foram rastreados naquele Estado-Membro.

▼M2

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 directrizes recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional para os controlos de segurança.

▼M14

c) «Equipamento do sistema de deteção de explosivos líquidos (SDEL)», equipamento capaz de detetar as matérias que representam uma ameaça e que satisfaz o disposto no ponto 12.7 do anexo da Decisão C(2010) 774 da Comissão.

▼B

4.1. RASTREIO DOS PASSAGEIROS E DA BAGAGEM DE CABINA

4.1.1. **Rastreio dos passageiros**

▼M8

4.1.1.1 Antes do rastreio, os passageiros devem despir os casacos e blusões, os quais são rastreados como bagagem de cabina. O operador responsável pelo rastreio pode solicitar ao passageiro a retirada de outros elementos, consoante o caso.

▼M18

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

a) revista manual;

b) passagem em pórticos de deteção de metais (PDM);

▼M18

c) cães detetores de explosivos;

d) equipamento de deteção de vestígios de explosivos (DVE);

e) scâneres de segurança que não utilizam radiações ionizantes;

f) equipamento DVE em combinação com detetores manuais de metais (DMM).

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.

▼B

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 detecção de metais disparar, deve averiguar-se a causa do alarme.

4.1.1.5 O detector manual de metais (DMM) só pode ser utilizado como meio complementar de rastreio, não substituindo a necessidade de realizar uma revista manual.

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 objectivas, serão sujeitas a processos de rastreio especiais ou isentas de rastreio. A Comissão deverá ser informada das categorias criadas.

4.1.1.8 O rastreio de passageiros será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M18

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

▼M8

4.1.1.10 Quando o rastreio de passageiros utiliza um scâner de segurança em associação com um examinador humano, na acepção 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;

▼M8

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 a scâneres de segurança com detecção automática de objectos que representam uma ameaça.

Os passageiros podem opor-se à utilização de scâneres de segurança. Neste caso, o passageiro é rastreado por um método alternativo, que inclua, no mínimo, uma revista manual, em conformidade com o disposto no apêndice 4-A da Decisão 2010/774/UE da Comissão. Se o alarme do scâner de segurança disparar, deve averiguar-se a causa de tal alarme.

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.

▼M12

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 eléctricos de grande dimensão devem ser retirados da bagagem de cabina para serem rastreados separadamente.

▼M14

4.1.2.2 Em todos os aeroportos, a entidade responsável pelos rastreios 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 numa zona do 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:

a) apresentar 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) apresentar todos os outros LAG, inclusive os selados em sacos invioláveis.

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

▼M18

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;

▼M18

c) sistemas de deteção de explosivos (SDE);

d) cães detetores de explosivos em combinação com o método da alínea a);

e) equipamento DVE.

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

▼B

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

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

4.1.2.6 Se for usado equipamento de raios X ou SDE, todas as causas de disparo do alarme devem ser esclarecidas 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 para a cabina da aeronave.

4.1.2.7 Se for usado equipamento de raios X ou SDE, todos os artigos cuja densidade dificulte ao operador a análise do conteúdo da bagagem de cabina devem ser retirados da bagagem. O saco será sujeito a novo rastreio, devendo o artigo retirado ser rastreado separadamente como bagagem de cabina.

4.1.2.8 Qualquer saco no interior do qual seja detectado um aparelho eléctrico de grande dimensão será sujeito a novo rastreio sem o aparelho, devendo este ser rastreado separadamente.

4.1.2.9 Os cães detectores de explosivos e os detectores 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 objectivas, serão sujeitas a processos de rastreio especiais ou isentas de rastreio. A Comissão deverá ser informada das categorias criadas.

▼M17

4.1.2.11 Normalmente, as pessoas afetas ao rastreio da bagagem de cabina por equipamento de raios X ou SDE não devem passar mais de 20 minutos seguidos a analisar imagens. Após cada um desses períodos, o operador não deve analisar imagens durante, pelo menos, 10 minutos. Este requisito aplica-se apenas quando há 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 profissional, o apoio e a avaliação.

▼B

4.1.2.12 O rastreio da bagagem de cabina será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M14

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

4.1.3.1 Pode dispensar-se o rastreio com equipamento SDEL dos LAG transportados pelos passageiros à entrada da zona restrita de segurança:

a) 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; ou

▼**M14**

b) se os LAG tiverem sido adquiridos numa zona do lado ar do aeroporto e selados num saco inviolável próprio no ato de compra;

c) se os LAG selados num saco inviolável provierem de outro aeroporto da UE ou de uma aeronave de uma transportadora aérea da UE e tiverem sido selados de novo num saco inviolável próprio antes de saírem da zona restrita de segurança do aeroporto;

d) se os LAG tiverem sido rastreados com equipamento SDEL no lado ar do aeroporto e selados num saco inviolável próprio.

As isenções previstas nas alíneas c) e d) caducam em 31 de dezembro de 2015.

4.1.3.2 Os sacos invioláveis próprios a que se referem as alíneas b), c) e d) do ponto 4.1.3.1 devem:

a) estar claramente identificados como sacos invioláveis desse aeroporto;

b) exibir no seu interior o comprovativo de compra ou resselagem nesse aeroporto, nas últimas três horas;

c) ser objeto das medidas suplementares estabelecidas em decisão da Comissão publicada em separado.

4.1.3.3 O rastreio dos LAG deve igualmente ser objeto das medidas suplementares estabelecidas em decisão da Comissão publicada em separado.

▼**B**

4.2. PROTECÇÃO DOS PASSAGEIROS E DA BAGAGEM DE CABINA

A protecção dos passageiros e da bagagem de cabina será sujeita às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

4.3. PASSAGEIROS POTENCIALMENTE CAUSADORES DE DISTÚRBIOS

4.3.1 A transportadora aérea deverá 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 deverá conter as seguintes informações:

a) identidade e sexo da pessoa; e

b) motivo do transporte; e

c) nome e título dos elementos da escolta, se aplicável; e

d) avaliação de 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 facultará estas informações ao piloto-comandante antes do embarque dos passageiros na aeronave.

4.3.3 A autoridade competente assegurará que as pessoas sob custódia legal sejam sempre escoltadas.

4.4. ARTIGOS PROIBIDOS

4.4.1 Os passageiros não serão autorizados a transportar para as zonas restritas de segurança ou para a cabina 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

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.

Nesse caso, os artigos devem ser colocados em condições seguras a bordo da aeronave.

4.4.3 A transportadora aérea assegurará a informação dos passageiros acerca dos artigos proibidos incluídos a lista do Apêndice 4-C antes da admissão e registo (*check-in*).

**APÊNDICE 4-A**

REQUISITOS APLICÁVEIS À REVISTA MANUAL

As disposições específicas relativas à revista manual encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

**APÊNDICE 4-B**

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

*PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS*

No que respeita aos passageiros e à bagagem de cabina, os seguintes países terceiros, bem como os países e territórios ultramarinos com relações especiais com a União, em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos quais não é aplicável o título sobre os transportes do referido Tratado aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns:

**Estados Unidos da América**

A Comissão notifica sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros caso disponha de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro com um impacto significativo nos níveis gerais de segurança da aviação na União deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União.

As autoridades competentes dos Estados-Membros são notificadas sem demora se a Comissão dispuser de informações sobre medidas, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança da aviação pertinentes pelo país terceiro.

▼B

**APÊNDICE 4-C**

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

*LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS*

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

a) *pistolas, armas de fogo e outros dispositivos que disparem projécteis* — dispositivos que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves através do disparo de um projéctil, incluindo:

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

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

▼B

— componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas,

— armas de pressão de ar e $CO_2$, tais como pistolas, armas de tiro a chumbo, 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 electrochoque, tais como pistolas eléctricas paralisantes, armas de dardos eléctricos (*tasers*) e bastões eléctricos,

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

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

— *piolets* e picadores de gelo,

— lâminas de barbear,

— facas tipo x-acto,

— ►C1 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 eléctricos 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 eléctricas portáteis sem fios,

— maçaricos,

— pistolas de cavilhas e pistolas de pregos;

e) *instrumentos contundentes* — objectos 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 dispositivos incendiários* — materiais e dispositivos explosivos e incendiários que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves ou para ameaçar a segurança da aeronave, incluindo:

— munições,

— cartuxos explosivos,

▼B

— 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;

▼M14

_____

▼B

## 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 de acordo 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.

5.0.3 A bagagem de porão proveniente de um Estado-Membro onde a aeronave tenha feito escala após ter chegado de um país terceiro não incluído na lista do Apêndice 5-A será considerada bagagem proveniente de um país terceiro, excepto se existir uma confirmação de que a bagagem de porão foi rastreada naquele Estado-Membro.

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 objectos.

5.1. RASTREIO DA BAGAGEM DE PORÃO

5.1.1 A bagagem de porão será rastreada usando os métodos seguintes, individualmente ou combinados:

a) uma revista manual; ou

b) equipamento de raios X; ou

c) sistemas de detecção de explosivos (SDE); ou

d) detectores de vestígios de explosivos (DVE)

▼M3

e) cães detectores de explosivos.

▼B

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se a bagagem de porão contém ou não artigos proibidos, deverá rejeitá-la ou submetê-la a novo rastreio até obter um resultado satisfatório.

5.1.2 A revista manual consistirá numa inspecção 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 SDE, a presença de qualquer artigo cuja densidade dificulte ao operador a análise do conteúdo da bagagem implicará que a bagagem seja sujeita a outros meios de rastreio.

5.1.4 O rastreio com detectores de vestígios de explosivos (DVE) consistirá 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.

▼B

5.1.5 A autoridade competente pode criar categorias de bagagem de porão que, por razões objectivas, serão sujeitas a processos de rastreio especiais ou isentas de rastreio. A Comissão deverá ser informada das categorias criadas.

5.1.6 O rastreio da bagagem de porão será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

5.1.7 Normalmente, as pessoas afetas ao rastreio da bagagem de porão por equipamento de raios X ou SDE não devem passar mais de 20 minutos seguidos a analisar imagens. Após cada um desses períodos, o operador não deve analisar imagens durante, pelo menos, 10 minutos. Este requisito aplica-se apenas quando há 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 profissional, o apoio e a avaliação.

▼B

5.2. PROTECÇÃO DA BAGAGEM DE PORÃO

5.2.1 Os passageiros não podem ter acesso à bagagem de porão rastreada, excepto 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 na cabina da aeronave quaisquer artigos proibidos incluídos na lista do Apêndice 4-C.

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

5.2.3 A protecção da bagagem de porão será ainda sujeita às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

5.3. 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 será considerada não acompanhada.

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

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

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

▼B

5.3.2.2 As disposições específicas adicionais relativas aos factores alheios ao controlo do passageiro encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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 será sujeita a rastreio por um dos métodos descritos no ponto 5.1.1 e, se for caso disso, aplicando os requisitos adicionais estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M9

5.3.3.2 A bagagem de porão que se tornou não acompanhada devido a outros fatores que não os mencionados no ponto 5.3.2 será retirada da aeronave e submetida a novo rastreio antes de ser novamente carregada.

▼B

5.3.3.3 As disposições específicas adicionais relativas aos controlos de segurança adequados para a bagagem de porão não acompanhada encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

5.4. ARTIGOS PROIBIDOS

5.4.1 Os passageiros não serão 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.

5.4.3 Os passageiros devem ser informados acerca dos artigos proibidos incluídos na lista do Apêndice 5-B antes da admissão e registo (*check-in*).

▼M17

## APÊNDICE 5-A

BAGAGEM DE PORÃO

*PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS*

No que respeita à bagagem de porão, os seguintes países terceiros, bem como os países e territórios ultramarinos com relações especiais com a União, em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, aos quais não é aplicável o título sobre os transportes do referido Tratado, aplicam normas de segurança reconhecidas equivalentes às normas de base comuns:

**Estados Unidos da América**

A Comissão notifica sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros caso disponha de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro com um impacto significativo nos níveis gerais de segurança da aviação na União deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União.

▼M17

As autoridades competentes dos Estados-Membros são notificadas sem demora se a Comissão dispuser de informações sobre medidas, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança da aviação pertinentes pelo país terceiro.

▼B

**APÊNDICE 5-B**

BAGAGEM DE PORÃO

*LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS*

Os passageiros não podem transportar os seguintes artigos na sua bagagem de porão:

*explosivos e substâncias e dispositivos incendiários* — materiais e dispositivos 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,

— 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 designada no presente capítulo garantir a aplicação das medidas enunciadas no presente capítulo.

▼M9

6.0.2 Consideram-se artigos proibidos nas remessas de carga e de correio:

— os engenhos explosivos e incendiários montados que não sejam transportados de acordo com as regras de segurança aplicáveis.

———————

▼B

6.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA – DISPOSIÇÕES GERAIS

6.1.1 Toda a carga e correio serão rastreados por um agente reconhecido antes de serem carregados para uma aeronave, excepto se:

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

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

c) a remessa tiver sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor avençado e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efectuados até ao respectivo carregamento, desde que não seja transportada numa aeronave de passageiros; ou

▼B

d) a remessa estiver isenta de rastreio e tiver sido protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que foi identificada como carga aérea ou correio aéreo até ao respectivo carregamento.

▼M6

6.1.2. Se existirem razões para suspeitar que uma remessa submetida aos controlos de segurança foi adulterada ou não foi protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efectuados, a mesma será rastreada por um agente reconhecido antes de ser carregada numa aeronave. As remessas que aparentem ter sido adulteradas, de forma significativa, ou que sejam, de outro modo, suspeitas serão tratadas como carga ou correio de alto risco (CCAR), em conformidade com o ponto 6.7.

▼B

6.1.3 As pessoas que têm acesso sem escolta a carga aérea identificável ou correio aéreo identificável que foi submetido aos controlos de segurança necessários devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais de acordo com o ponto 11.1.

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 detectar artigos proibidos, tendo em consideração a natureza da remessa; e

b) os meios ou métodos empregues devem ser suficientemente fiáveis para garantir, de forma razoável, que a remessa não contém artigos proibidos escondidos.

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, deverá rejeitá-la ou submetê-la a novo rastreio até obter um resultado satisfatório.

6.2.1.3 O rastreio de carga e correio será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

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

▼M18

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;

▼M18

c) equipamento SDE;

d) cães detetores de explosivos (CDE);

e) equipamento DVE;

f) inspeção visual;

g) equipamento de deteção de metais (EDM).

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se a carga ou o correio contêm ou não artigos proibidos, deve rejeitá-los ou submetê-los a novo rastreio até obter um resultado satisfatório.

6.2.1.6 Os meios ou métodos a seguir indicados só podem ser aplicados quando, devido à natureza da remessa, não for possível recorrer a nenhum dos meios ou métodos especificados no ponto 6.2.1.5:

outros controlos de segurança adequados, se aprovados pela autoridade competente e notificados à Comissão.

▼B

6.2.2. **Isenções do rastreio**

As disposições relativas às isenções do rastreio encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

6.3. AGENTES RECONHECIDOS

6.3.1. **Aprovação de agentes reconhecidos**

6.3.1.1 Os agentes reconhecidos serão aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como agente reconhecido será restrita a um local específico.

Qualquer entidade que aplique 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:

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 efectuados 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 efectuados 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; e

▼B

d) a protecção e o transporte de remessas a um transportador que cumpra os requisitos do ponto 6.6.

6.3.1.2 A autoridade competente de cada Estado-Membro definirá no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 as responsabilidades pela aplicação do seguinte procedimento de aprovação de agentes reconhecidos:

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

O candidato apresentará à autoridade competente um programa de segurança. Esse programa descreverá os métodos e procedimentos que o agente deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução. O programa descreverá ainda o modo como o próprio agente deve controlar o cumprimento desses métodos e procedimentos. Considera-se que um programa de segurança de uma transportadora aérea que descreva os métodos e procedimentos que a transportadora aérea deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução cumpre a exigência de um programa de segurança do agente reconhecido.

O candidato apresentará também a «Declaração de compromisso – agente reconhecido» que consta do Apêndice 6-A. Esta declaração será assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança.

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente.

b) a autoridade competente, ou um ►**M11** agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ agindo em seu nome, examinará o programa de segurança e procederá depois a uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução.

A autoridade competente, ou um ►**M11** agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ agindo em seu nome, terá em consideração se o candidato é ou não titular de um certificado AEO de acordo com o artigo 14.º-A, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 1875/2006 da Comissão [1] que altera o Regulamento (CEE) n.º 2454/93 [2].

c) Se considerar satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade competente zelará por que os dados necessários do agente sejam introduzidos na ►**M17** 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 atribuirá a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato padrão.

Se considerar insatisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade comunicará a sua justificação de imediato à entidade que requereu a aprovação como agente reconhecido.

[1] JO L 360 de 19.12.2006, p. 64.
[2] JO L 253 de 11.10.1993, p. 1.

▼B

Se o programa de segurança de uma transportadora aérea descrever os métodos e procedimentos que a transportadora aérea deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução, pode considerar-se que a transportadora aérea cumpre os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b) em todas as instalações especificadas no programa. A verificação no local das instalações especificadas no programa de segurança da transportadora aérea será efectuada, o mais tardar, 2 anos após a entrada em vigor do presente regulamento.

Se um agente reconhecido tiver sido aprovado de acordo com o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 da Comissão ou com o Regulamento (CE) n.º 820/2008 da Comissão e com a Decisão C (2008) 4333 da Comissão, pode ser considerado como agente reconhecido para efeitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução relativamente a todas as instalações que tenham sido objecto de uma verificação no local.

d) O agente reconhecido não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem na ►**M17** base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄.

6.3.1.3 O agente reconhecido designará 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 O agente reconhecido será reavaliado a intervalos regulares não superiores a 5 anos. Esta reavaliação incluirá uma verificação no local para apurar se o agente reconhecido continua a cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução.

Uma inspecção às instalações do agente reconhecido efectuada 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.

6.3.1.5 Se considerar que o agente deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução, a autoridade competente retirar-lhe-á o estatuto de agente reconhecido para as instalações especificadas.

Imediatamente após a retirada e, em todo o caso, no prazo de 24 horas, a autoridade competente providenciará que a mudança de estatuto do agente conste na ►**M17** base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄.

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 deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros.

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

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

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

▼B

6.3.2.2 A pessoa que entrega a remessa ao agente reconhecido ou 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 reconhecido pela autoridade nacional. O bilhete ou documento será usado para verificar a identidade da pessoa que entrega a remessa.

6.3.2.3 Quando aceitar remessas que não foram submetidas previamente a todos os controlos de segurança necessários, o agente reconhecido assegurará que serão sujeitas a rastreio de acordo com o ponto 6.2.

▼M17

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 regulamento e no ponto 6.3 da Decisão 2010/774/UE da Comissão, o agente reconhecido deve assegurar que:

a) O acesso sem escolta a essas remessas seja limitado às pessoas autorizadas; e

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

— ser fisicamente protegidas, de modo a impedir a introdução de artigos proibidos; ou

— não ser abandonadas sem vigilância e ser de acesso limitado às pessoas responsáveis pela proteção e manuseamento da carga.

▼B

6.3.2.5 Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.4 do presente regulamento e no ponto 6.3 de uma decisão da Comissão publicada em separado, o agente reconhecido assegurará que todas as remessas entregues a uma transportadora aérea ou a outro agente reconhecido sejam acompanhadas pela documentação apropriada, sob a forma de uma carta de porte aéreo ou de uma declaração separada, em formato electrónico ou em papel.

▼M9

6.3.2.6 A documentação deve ser disponibilizada para inspeção pela autoridade competente em qualquer ponto antes de a remessa ser carregada para a aeronave e, posteriormente, durante o período de duração do voo ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo, e incluirá 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 6.2.3, alíneas d) e e), da Decisão C(2010) 774 final da Comissão, de 13 de abril de 2010 ([1]);

d) o estatuto de segurança da remessa, com a indicação:

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

([1]) Não publicada.

▼M9

— "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 de alto risco;

e) o motivo pelo qual foi emitido o estatuto de segurança, com a indicação:

— "KC", que significa que a remessa foi recebida de um expedidor conhecido, ou

— «AC», que significa que a remessa foi recebida de um expedidor avençado, ou

— os meios ou métodos de rastreio utilizados, ou

— os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio;

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

g) o identificador único atribuído pela autoridade competente, de qualquer agente reconhecido que tenha aceitado o estatuto de segurança atribuído à remessa por outro agente reconhecido.

▼M17

Os agentes reconhecidos que oferecem remessas a outros agentes reconhecidos ou 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.

▼M9

6.3.2.7 No caso de carga consolidada, os requisitos dos pontos 6.3.2.5 e 6.3.2.6 serão considerados cumpridos, se:

a) o agente reconhecido que procede à consolidação conserva 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 inclui 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 disposto no ponto 6.2.3, alíneas d) e e), da Decisão C(2010) 774, se o agente reconhecido der à carga consolidada um identificador único e indicar o estatuto de segurança e um único motivo pelo qual foi emitido o referido estatuto de segurança.

▼B

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 desses controlos de segurança.

Os controlos de segurança a aplicar pelo agente reconhecido serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

6.3.2.9 Os agentes reconhecidos devem assegurar que todo o pessoal que realiza controlos de segurança foi recrutado e recebeu formação de acordo com os requisitos do capítulo 11 e que todo o pessoal que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis submetidos aos controlos de segurança necessários foi recrutado e frequentou uma formação de sensibilização para a segurança de acordo com os requisitos do capítulo 11.

▼B

6.4. EXPEDIDORES CONHECIDOS

6.4.1. **Aprovação de expedidores conhecidos**

6.4.1.1 Os expedidores conhecidos serão aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como expedidor conhecido será restrita a um local específico.

6.4.1.2 A autoridade competente de cada Estado-Membro definirá no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 as responsabilidades pela aplicação do seguinte procedimento de aprovação de expedidores conhecidos:

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

O candidato receberá o «Guia para expedidores conhecidos» que consta do Apêndice 6-B.

b) A autoridade competente, ou um ►M11 agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ agindo em seu nome, procederá a uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução.

Para avaliar se o candidato cumpre os requisitos, a autoridade competente, ou um ►M11 agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ agindo em seu nome, usará a «Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos» que consta do Apêndice 6-C. Esta lista de controlo inclui uma declaração de compromisso a ser assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança nas instalações.

A autoridade competente, ou um ►M11 agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ agindo em seu nome, terá em consideração se o candidato é ou não titular de um certificado AEO de acordo com o artigo 14.º-A, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 1875/2006 da Comissão, que altera o Regulamento (CEE) n.º 2454/93, de 2 de Julho de 1993.

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

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente ou pelo ►M11 agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ e disponibilizada, a pedido, à autoridade competente.

c) Se considerar satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade competente zelará por que os dados necessários do expedidor sejam introduzidos na ►M17 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 atribuirá a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato padrão.

Se considerar insatisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade comunicará a sua justificação de imediato à entidade que requereu a aprovação como expedidor conhecido.

▼M13

d) Se o expedidor conhecido tiver sido aprovado antes de 29 de abril de 2010, para garantir o cumprimento dos requisitos do ponto 6.4.2, poderá ser considerado como expedidor conhecido nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus atos de execução até 28 de abril de 2013.

▼B

e) O expedidor conhecido não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem na ►M17 base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄.

6.4.1.3 O expedidor conhecido designará pelo menos uma pessoa em cada instalação como responsável pela aplicação e supervisão da execução dos controlos de segurança nessa instalação. Essa pessoa deve ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal.

6.4.1.4 O expedidor conhecido será reavaliado a intervalos regulares não superiores a 5 anos. Esta reavaliação incluirá uma verificação no local para apurar se o expedidor conhecido continua a cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução.

Uma inspecção às instalações do expedidor conhecido efectuada 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 especificados na lista de controlo do Apêndice 6-C.

6.4.1.5 Se considerar que o expedidor conhecido deixou de cumprir os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus actos de execução, a autoridade competente retirar-lhe-á o estatuto de expedidor conhecido para as instalações especificadas.

Imediatamente após a retirada e, em todo o caso, no prazo de 24 horas, a autoridade competente providenciará que a mudança de estatuto do expedidor conste na ►M17 base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄.

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 deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros.

Os expedidores conhecidos aprovados em conformidade com o ponto 6.4.1.2, alínea d), serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas no ponto 6.4 de uma decisão da Comissão publicada em separado.

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

6.4.2.1 O expedidor conhecido assegurará que:

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

▼M17

b) todo o pessoal que realiza controlos de segurança foi recrutado e recebeu formação de acordo com os requisitos do capítulo 11 e que todo o pessoal que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis submetidos aos controlos de segurança necessários foi recrutado e recebeu uma formação de sensibilização para a segurança de acordo com os requisitos do capítulo 11; e

▼B

c) durante a produção, embalagem, armazenamento, despacho e/ou transporte, conforme for o caso, a carga aérea identificável e o correio aéreo identificável são protegidos de interferências não autorizadas ou adulteração.

Se, por qualquer motivo, os controlos de segurança não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou se a remessa não foi originada pelo próprio expedidor conhecido, este alertará claramente o agente reconhecido para esse facto de modo a que possa ser aplicado o ponto 6.3.2.3.

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

6.5. EXPEDIDORES AVENÇADOS

6.5.1 Os expedidores avençados serão designados por um agente reconhecido.

▼B

6.5.2 Para efeitos de designação de um expedidor avençado, aplica-se o seguinte procedimento:

a) O agente reconhecido fornecerá à entidade as «Instruções de segurança da aviação para expedidores avençados» e a «Declaração de compromisso – expedidor avençado» que constam do Apêndice 6-D. O agente reconhecido receberá estas instruções e a declaração da autoridade competente do Estado-Membro onde se situam as suas instalações.

b) A entidade apresentará ao agente reconhecido a «Declaração de compromisso – expedidor avençado» que consta do Apêndice 6-D devidamente assinada, excepto se a entidade for titular de um certificado AEO de acordo com o artigo 14.º-A, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 1875/2006 da Comissão que altera o Regulamento (CEE) n.º 2454/93.

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

Se for caso disso, a declaração assinada deve ser conservada pelo agente reconhecido e disponibilizada, a pedido, à autoridade competente.

Se for dispensado de cumprir o requisito de preenchimento da Declaração de compromisso em virtude de ser titular de um certificado AEO, o expedidor avençado informará de imediato o agente reconhecido se deixar de ser titular desse certificado.

c) O agente reconhecido procederá à validação, verificando os seguintes dados do candidato a expedidor avençado:

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

— a natureza do negócio; e

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

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

— nos casos em que se aplica a isenção ao abrigo do ponto 6.5.2, alínea b), o número do certificado AEO.

d) Se considerar satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas b) e c), o agente reconhecido poderá designar a entidade como expedidor avençado.

6.5.3 O agente reconhecido manterá uma base de dados com as informações referidas no ponto 6.5.2, alínea c). A base de dados estará disponível para inspecção pela autoridade competente.

6.5.4 Se, durante um período de dois anos, não for registada qualquer actividade de movimentação de carga ou correio aéreo por conta do expedidor avençado, o estatuto de expedidor avençado expirará.

6.5.5 Se a autoridade competente ou o agente reconhecido considerar que o expedidor avençado deixou de cumprir as instruções contidas no Apêndice 6-D, o agente reconhecido retirar-lhe-á imediatamente o estatuto de expedidor avençado.

6.5.6 Se, por qualquer motivo, os controlos de segurança especificados nas «Instruções de segurança da aviação para expedidores avençados» não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou se a remessa não foi originada pelo próprio expedidor avençado, este alertará claramente o agente reconhecido para esse facto de modo a que possa ser aplicado o ponto 6.3.2.3.

▼B

6.6. PROTECÇÃO DA CARGA E DO CORREIO

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

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:

▼M9

a) as remessas serão embaladas ou seladas pelo agente reconhecido, o expedidor conhecido ou o expedidor avençado, de forma a garantir que qualquer violação seja visível; quando tal não seja possível, serão tomadas medidas de proteção alternativas que garantam a integridade da remessa; e

▼B

b) o compartimento de carga do veículo no qual as remessas serão transportadas será trancado ou selado ou, tratando-se de veículos com cortinas laterais, estas serão fixadas com cabos TIR para garantir que qualquer adulteração seja visível, ou a zona de carga dos veículos de caixa aberta será mantida sob vigilância; e

c) a declaração do transportador contida no Apêndice 6-E será assinada pelo transportador que actua em nome do agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado, excepto se o transportador for, ele próprio, um agente reconhecido aprovado.

A declaração assinada deve ser conservada pelo agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado a quem o transportador presta serviços. A pedido, também deverá ser facultada uma cópia da declaração assinada ao agente reconhecido ou à transportadora aérea que recebe a remessa ou à autoridade competente; ou

d) em alternativa, o transportador fornecerá prova ao agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado a quem presta serviços de transporte de que foi certificado ou aprovado por uma autoridade competente.

Esta prova contemplará os requisitos especificados no Apêndice 6-E, devendo o agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado em causa conservar uma cópia da mesma. A pedido, também deverá ser facultada uma cópia ao agente reconhecido ou à transportadora aérea que recebe a remessa ou a outra autoridade competente.

6.6.1.2 O disposto no ponto 6.6.1, alíneas b), c) e d), não será aplicável durante o transporte do lado ar.

▼M17

6.6.2 **Proteção da carga e do correio nos aeroportos para serem carregados a bordo de uma aeronave**

▼B

6.6.2.1 As remessas de carga e correio que se encontrem numa área crítica serão consideradas protegidas de interferências não autorizadas.

▼M17

6.6.2.2. As remessas de carga e correio localizadas numa área não crítica de uma zona restrita de segurança 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 forem de acesso limitado às pessoas responsáveis pela proteção e carregamento das mercadorias e do correio na aeronave.

▼M6

6.7. CARGA E CORREIO DE ALTO RISCO (CCAR)

As disposições relativas à carga e ao correio de alto risco são estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M11

6.8. PROTEÇÃO DA CARGA E DO CORREIO TRANSPORTADOS DE PAÍSES TERCEIROS PARA A UNIÃO

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 do apêndice 6-F para transferência, em trânsito ou para descarga em qualquer aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 é designada como «transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro» (ACC3):

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]), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 394/2011 ([2]), relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das atividades de aviação enumeradas no anexo I da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) em ou após 1 de janeiro de 2006, inclusive, 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 aquela, 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") baseia-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) Até 30 de junho de 2014, uma «Declaração de compromisso – ACC3», conforme previsto no apêndice 6-H, que confirme a aplicação do programa de segurança no que respeita aos pontos mencionados no apêndice 6-G. A declaração deve ser assinada, em nome da transportadora aérea, pelo seu representante legal ou pelo responsável pela segurança. A autoridade competente deve conservar uma cópia ou o original do documento até ao fim do prazo de validade da designação ACC3;

c) A partir de 1 de julho de 2014, 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 atribuirá à ACC3 designada um identificador alfanumérico único no formato-padrão, que identifica a transportadora e o aeroporto do país terceiro para o qual a transportadora aérea foi designada a fim de transportar carga ou correio com destino à União.

([1]) JO L 219 de 22.8.2009, p. 1.
([2]) JO L 107 de 27.4.2011, p. 1.
([3]) JO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

▼**M11**

6.8.1.4 A designação é válida a partir da data em que a autoridade competente inserir os dados relativos à ACC3 na ►**M17** 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 ►**M17** base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄ é 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.

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 designa 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 seguintes condições:

   a) A pedido de uma transportadora aérea que efetua diversas operações de carga aérea pertinentes;

   b) A autoridade competente verificou que a transportadora aérea aplica um programa interno de garantia de qualidade da segurança, equivalente à validação UE para efeitos da segurança da aviação;

   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;

   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 serão, 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) Todas as designações ACC3 devem terminar no mesmo dia;

▼M11

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.

▼M17

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

▼M11

6.8.2.3 A autoridade competente pode designar uma transportadora aérea como ACC3 por um prazo limitado, que termina em 30 de junho de 2016, o mais tardar, sempre que não tiver sido possível proceder a uma validação UE para efeitos da segurança da aviação por razões objetivas, alheias à responsabilidade da transportadora aérea. Quando essa designação for concedida por um prazo superior a 3 meses, a autoridade competente deve certificar-se de que a transportadora aérea aplica um programa interno de garantia de qualidade da segurança equivalente à validação UE para efeitos da segurança da aviação.

6.8.2.4 Se a validação UE para efeitos da segurança da aviação de uma ACC3 tiver tido lugar antes de 1 de julho de 2014 e não confirmar o cumprimento dos requisitos constantes do ponto 6.8.3.2, segundo período, a ACC3 deve apresentar à autoridade competente prova do cumprimento destes requisitos, o mais tardar até 1 de julho de 2014. Tal prova consiste numa atualização da respetiva parte do programa de segurança e pode resumir-se a uma verificação de acompanhamento no local.

6.8.2.5 A validação UE para efeitos da segurança da aviação deve estar documentada num relatório de validação que consiste, pelo menos, na declaração de compromisso, conforme indicado no apêndice 6-H1, na lista de controlo prevista no apêndice 6-C3 e numa declaração pelo 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.

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

6.8.3.1 A ACC3 garante 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:

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

▼M11

c) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor avençado, sob a responsabilidade de um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento, e não seja transportada numa aeronave de passageiros; ou

d) A remessa esteja isenta de rastreio, em conformidade com o ponto 6.1.1, alínea d), do Regulamento (UE) n.º 185/2010 da Comissão, e tenha sido protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que foi identificada como carga ou correio aéreo até ao carregamento.

▼M17

6.8.3.2 Até 30 de junho de 2014, os requisitos aplicáveis em matéria de rastreio devem, no mínimo, ser conformes com as normas da ICAO. Após essa data, a carga e o correio transportados para a União devem ser rastreados utilizando um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 da Decisão 2010/774/UE, que devem ser suficientemente rigorosos para, de forma razoável, garantir a ausência de artigos proibidos.

▼M11

6.8.3.3 A ACC3 deve garantir:

a) No que respeita à carga ou ao correio para transferência e em trânsito, que foram realizados o rastreio previsto no ponto 6.8.3.2 ou os controlos de segurança, no ponto de origem ou em qualquer outro ponto da cadeia de abastecimento, e que as remessas foram protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento.

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 de interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento.

6.8.3.4 O identificador alfanumérico único da ACC3 e o estatuto de segurança da remessa a que se refere o ponto 6.3.2.6, alínea d), emitido por um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, devem ser indicados na documentação de acompanhamento, quer sob a forma de carta de porte aéreo, de documentação postal equivalente ou de declaração separada em formato eletrónico ou papel.

6.8.3.5 Na ausência do agente reconhecido a que se refere o ponto 6.8.4, a declaração do estatuto de segurança pode ser emitida pela ACC3 ou por uma transportadora aérea proveniente de um país terceiro mencionado na lista do apêndice 6-Fii.

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

6.8.4.1 A fim de se tornarem agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos validados UE para efeitos da segurança da aviação, as entidades dos países terceiros devem obter a validação de acordo com uma das duas opções seguintes e ser incluídas na base de dados da(s) ACC3 à(s) qual(is) entregam diretamente carga ou correio para transporte com destino à União:

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 essas entidades; ou

▼**M11**

b) As entidades dos países terceiros submetem as respetivas atividades de movimentação de carga a validação UE para efeitos da segurança da aviação, a intervalos não superiores a cinco anos, e facultam à(s) ACC3 um exemplar do relatório de validação.

6.8.4.2 Se a validação UE para efeitos da segurança da aviação a que se refere o ponto 6.8.4.1, alínea b), concluir que a entidade:

a) Cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo pertinente, o relatório de validação deve declarar que a entidade é designada como agente reconhecido ou expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação. O agente de validação deve facultar à entidade validada o original do relatório de validação;

b) Não cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo pertinente, a entidade não está autorizada a operar carga para transporte com destino à UE. Receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

6.8.4.3 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 6.8.4.1, 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*;

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

c) Os dados de contacto, incluindo os do(s) responsável(is) pela segurança;

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

e) Quando disponível e, o mais tardar, em 1 de julho de 2014, o relatório de validação.

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

Outras entidades validadas UE para efeitos da segurança da aviação podem manter tal base de dados.

6.8.5. **Não-conformidade e suspensão da designação ACC3**

6.8.5.1 Não-conformidade

1. Se a Comissão ou uma autoridade competente detetar uma deficiência grave relacionada com uma operação de uma ACC3 que possa ter um impacto significativo no nível global de segurança da aviação na União, deve:

   a) Informar prontamente a ACC3 em causa, solicitar observações e exigir que sejam tomadas as medidas corretivas adequadas;

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

2. Se uma autoridade competente não tiver adotado medidas corretivas, a Comissão pode concluir, após consulta do Comité de Regulamentação para a Segurança da Aviação Civil, que a transportadora deixa de poder ser reconhecida como ACC3, quer no que respeita a ligações específicas quer a todas as ligações com partida de países terceiros e com destino à União. Nestes casos, as informações relativas à ACC3 serão suprimidas da ►**M17** base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos ◄.

▼M11

3. Uma transportadora aérea que tenha deixado de ser reconhecida como ACC3, em conformidade com o ponto 6.8.5.1, não pode ser reintegrada ou inserida na ►M17 base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos ◄ até que uma validação UE para efeitos da segurança da aviação confirme que a deficiência grave foi corrigida e que a autoridade competente responsável informou desse facto o Comité para a Segurança da Aviação Civil.

6.8.5.2 Suspensão

A autoridade competente que designou a ACC3 é responsável por retirar a ACC3 da ►M17 base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄:

a) A pedido ou com o acordo da transportadora aérea, ou

b) Quando a ACC3 não efetuar as operações de carga pertinentes e não reagir a um pedido de observações ou, de outro modo, obstruir a avaliação de riscos para a aviação.

▼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 relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus actos de execução,

Declaro que:

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

— 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 cumprir todas as alterações relevantes que venham a ser futuramente introduzidas na legislação comunitária, a não ser que a [nome da empresa] informe a/o [nome da autoridade competente] de que pretende cessar a actividade como agente reconhecido,

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

a) quaisquer alterações menores ao seu programa de segurança, como sejam o nome da empresa, o nome da pessoa responsável pela segurança ou os dados de contacto, a mudança da pessoa que necessita de ter acesso à ►M17 base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄, prontamente e 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 afectar o cumprimento da legislação comunitária aplicável 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 comunitária aplicável, a [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspecções, sempre que for necessário, e a fornecer acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspectores,

— a [nome da empresa] comunicará à/ao [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, em particular qualquer tentativa de esconder artigos proibidos nas remessas,

▼M9

— a [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, ao abrigo do programa de segurança da empresa; e

▼B

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

a) cessar a sua actividade;

b) deixar de trabalhar com carga aérea/correio aéreo; ou

c) deixar de poder cumprir os requisitos da legislação comunitária aplicável.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

▼M17

**APÊNDICE 6-B**

GUIA PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS

O presente guia permitirá às empresas 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, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e nos respetivos atos de execução. Deste modo, poderão garantir que satisfazem os requisitos necessários antes de organizarem 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 anotadas 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 pelo expedidor, de modo a permitir ao validador retirar uma conclusão global. As áreas em que será automaticamente declarado um "incumprimento" são identificadas pelos requisitos a seguir indicados a negrito. Caso seja declarado o «incumprimento» dos requisitos indicados a negrito, devem ser apresentadas as razões e formuladas recomendações sobre os ajustamentos necessários à aprovação.

*Introdução*

A carga deve ser originária da própria empresa, das instalações a inspecionar. Tal 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 também nota).

O expedidor deve **determinar em que casos uma remessa de carga/correio passa a ser identificável como carga aérea/correio aéreo** e demonstrar que aplica as medidas necessárias para a proteger contra as interferências ou manipulações não autorizadas. Devem ser fornecidos dados sobre a produção, a embalagem, a armazenagem e/ou a expedição.

▼**M17**

*Organização e responsabilidades*

O expedidor deve indicar os **dados da organização (nome**, número de IVA ou número de registo na Câmara de Comércio ou número de registo da sociedade, 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 nas instalações, **o nome e cargo da pessoa responsável pela segurança da carga/correio aéreos e os dados de contacto**.

*Processo de recrutamento do pessoal*

O expedidor deve fornecer informações sobre o processo de recrutamento do pessoal (permanente, temporário ou contratado por agências, motoristas) que tem acesso à carga/correio aéreos identificáveis. O processo de recrutamento deve incluir uma **verificação dos antecedentes laborais ou um inquérito pessoal**, em conformidade com o disposto no ponto 11.1 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. A visita de validação no terreno deve incluir 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.

*Procedimento de formação do pessoal no domínio da segurança*

O expedidor deve demonstrar que **todo o pessoal** (permanente, temporário ou contratado por agências, motoristas) que **tem acesso a carga/correio aéreos recebeu formação adequada de sensibilização para a segurança**. Essa formação deve obedecer ao disposto no ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Os registos individuais relativos à formação devem constar do processo. **Além disso, o expedidor deve demonstrar que todo o pessoal competente responsável pela realização dos controlos de segurança recebeu formação inicial ou contínua, em conformidade com o disposto no capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010**.

*Segurança física*

O expedidor deve demonstrar de que forma garante a proteção das instalações (por exemplo, vedação física ou barreira) e aplica 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 transformação ou de armazenamento da carga/correio aéreos é essencial.** Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga/correio aéreos devem oferecer garantias de segurança ou ser de acesso controlado.

*Produção* (se aplicável)

O expedidor deve demonstrar que dispõe de um sistema de controlo do acesso à zona de produção e de supervisão do processo de produção. Se o produto puder ser identificado como carga/correio aéreo durante a produção, o expedidor deve demonstrar que **são adotadas medidas para proteger essa carga/correio aéreo contra as interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

*Embalagem* (se aplicável)

O expedidor deve demonstrar que dispõe de um sistema de controlo do acesso à zona de embalagem e de supervisão do processo de embalagem. Se o produto puder ser identificado como carga/correio aéreos durante a embalagem, o expedidor deve demonstrar que **são adotadas medidas para proteger essa carga/ /correio aéreos contra as interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

O expedidor deve fornecer pormenores sobre o processo de embalagem e demonstrar que todos os produtos acabados são objeto de controlos antes da embalagem.

▼M17

O expedidor deve descrever a embalagem exterior acabada e demonstrar a sua robustez. Também deve demonstrar que a embalagem exterior acabada apresentará marcas da sua eventual violação, por exemplo através da utilização de selos numerados, fita de segurança, carimbos especiais ou caixas de cartão fechadas com fita. Deve igualmente demonstrar que estes são conservados em condições de segurança quando não estão a ser utilizados e que a sua distribuição é controlada.

*Armazenagem* (se aplicável)

O expedidor deve demonstrar que a zona de armazenagem é de acesso controlado. Se o produto puder ser identificado como carga/correio aéreo durante a armazenagem, o expedidor deve demonstrar que **são adotadas medidas para proteger essa carga/correio aéreo contra as interferências ou manipulações não autorizadas nesta fase**.

Por último, **o expedidor deve demonstrar que a carga/correio aéreos acabados e embalados são objeto de controlos antes da expedição**.

*Expedição* (se aplicável)

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

*Transporte*

O expedidor deve fornecer informações pormenorizadas sobre o método de transporte da carga/correio para as instalações do agente reconhecido.

Em caso de transporte por conta própria, o expedidor deve demonstrar que os motoristas dispõem de formação adequada. **Caso recorra a um contratante, deve garantir que a) a carga/correio aéreos foram selados ou embalados pela própria empresa, de modo a assegurar que a sua eventual violação apresentará marcas e b) o transportador assinou a declaração prevista no apêndice 6-E do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010.**

Se for responsável pelo transporte de carga/correio aéreos, o expedidor deve demonstrar que os meios de transporte utilizados **podem oferecer condições de segurança**, quer recorrendo a selos, se exequível, quer a qualquer outro método. Caso sejam usados selos numerados, deve demonstrar que estes são de acesso controlado e que os números constam de um registo. Caso sejam usados outros métodos, deve demonstrar que a eventual violação da carga/correio apresentará marcas e/ou que a sua conservação é feita em condições de segurança. Além disso, deve ser demonstrada a existência de medidas de verificação da identidade dos motoristas dos veículos de recolha da carga/correio aéreos. Deve igualmente demonstrar que garante a segurança da carga/correio quando esta sai das instalações. **O expedidor deve demonstrar que a carga/correio aéreos estão protegidos contra as interferências não autorizadas durante o transporte.**

Se as disposições relacionadas com o transporte de recolha da carga/correio aéreos a partir das instalações do expedidor tiverem sido tomadas por um agente reconhecido, o expedidor não será obrigado a 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 por parte dos inspetores da autoridade competente para efeitos de monitorização destas normas.**

**O expedidor deve igualmente declarar que facultará a [nome da autoridade competente] os dados pertinentes o mais rapidamente possível, num prazo máximo de 10 dias úteis, caso:**

▼M17

**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/correio aéreos ou de poder cumprir os requisitos impostos pela legislação da UE.**

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

Nesse caso, deve assumir plena responsabilidade pela declaração e assinar o documento de validação.

**NOTAS**

**Dispositivos explosivos e incendiários**

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

**Remessas de outras fontes**

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

a) Sejam separadas das remessas por ele originadas; e

b) A origem seja claramente indicada na remessa ou na documentação de acompanhamento.

Todas as remessas têm de 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 deverá ter em conta os seguintes aspetos:

— as rubricas assinaladas com* são de preenchimento obrigatório.

— se a resposta a uma pergunta a **negrito** for NÃO, o processo de validação **TERÁ** de resultar numa **REPROVAÇÃO**. Este critério não se aplica quando as perguntas não são pertinentes.

— a avaliação global só poderá resultar numa **APROVAÇÃO** após a assinatura, na última página, da declaração de compromisso pelo expedidor.

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

▼**M17**

PARTE 1

**Organização e responsabilidades**

| | | |
|---|---|---|
| 1.1. | Data de validação* | |
| | Utilizar um formato de data exata, por exemplo, 01.10.2010 | |
| | dd/mm/aaaa | |
| 1.2. | Data da validação anterior e identificador único (UNI), quando aplicável | |
| | dd/mm/aaaa | |
| | UNI | |
| 1.3. | Nome da organização a validar* | |
| | Nome<br>Número de IVA/número de registo na Câmara de Comércio/número de registo da sociedade (se aplicável) | |
| 1.4. | Endereço da instalação a validar* | |
| | Número/unidade/edifício | |
| | Rua | |
| | Localidade | |
| | Código postal | |
| | País | |
| 1.5. | Endereço principal da organização (caso seja diferente do endereço das instalações a validar, desde que seja no mesmo país) | |
| | Número/unidade/edifício | |
| | Rua | |
| | Localidade | |
| | Código postal | |
| | País | |
| 1.6. | Natureza da(s) atividade(s) — tipos de carga tratados | |
| 1.7. | Indicar se o requerente é responsável por um dos seguintes aspetos: | |
| | a) Produção<br>b) Embalagem<br>c) Armazenagem<br>d) Expedição<br>e) Outro, especificar: | |
| 1.8. | Número aproximado de trabalhadores das instalações | |
| 1.9. | Nome e cargo da pessoa responsável pela segurança da carga/correio aéreos | |
| | Nome | |
| | Cargo | |
| 1.10. | Número de telefone de contacto | |
| | N.º de telefone | |
| 1.11. | Endereço de correio eletrónico* | |
| | Correio eletrónico | |

▼**M17**

PARTE 2

**Carga/correio aéreos identificáveis ("Capacidade de identificação")**

**Objetivo: estabelecer o ponto (ou local) em que a carga/correio passam a ser identificáveis como carga/correio aéreos. Por "capacidade de identificação" entende-se a capacidade de avaliar o momento/local em que a carga/correio são identificáveis como carga/correio aéreos.**

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

Descrever:

**Nota: deverão ser prestadas informações pormenorizadas sobre a proteção da carga/correio aéreos identificáveis contra interferências ou manipulações não autorizadas nas partes 5 a 8.**

PARTE 3

**Recrutamento e formação do pessoal**

**Objetivo: garantir que todo o pessoal (permanente, temporário, contratado por agências, motoristas) que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis 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 (UE) n.º 185/2010. Além disso, o expedidor deve demonstrar que todo o pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança respeitantes a provisões recebeu formação em conformidade com o disposto no capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010.**

*Para determinar se as perguntas 3.1 e 3.2 são a* **negrito** *(caso em que, se a resposta for NÃO, o processo resulta numa reprovação), é necessário ter em conta as regras nacionais aplicáveis do Estado em que as instalações estão situadas. No entanto, pelo menos uma destas duas perguntas deverá aparecer a* **negrito**, *o que oferece também a possibilidade, em caso de inquérito pessoal, de não exigir uma verificação dos antecedentes laborais. A pessoa responsável pela realização de controlos de segurança deve ser sempre submetida a um inquérito pessoal*.

**3.1. Existe um processo de recrutamento de todo o pessoal que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis que inclui uma verificação dos antecedentes laborais em conformidade com o disposto no ponto 11.1.4 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?** Este critério aplica-se ao pessoal recrutado após [a data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008].

| | |
|---|---|
| **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 disposto no ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?**
Este critério aplica-se ao pessoal recrutado após [a data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008].

| | |
|---|---|
| **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 disposto no ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?**

| | |
|---|---|
| **SIM ou NÃO** | |
| Em caso afirmativo, descrever: | |

▼M17

| | |
|---|---|
| **3.4. O pessoal que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis recebe formação de sensibilização para a segurança em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 antes de lhe ser dado acesso a carga/correio aéreos identificáveis? O pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança respeitantes a provisões recebeu formação em conformidade com o disposto no capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?** | |
| **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 que tem acesso a carga/ /correio aéreos identificáveis, bem como o pessoal que realiza controlos de segurança foi devidamente recrutado e formado em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?** | |
| **SIM ou NÃO** | |
| **Em caso negativo, especificar as razões** | |

PARTE 4

**Segurança física**

**Objetivo: determinar se o nível de segurança (física) no local ou nas instalações é suficiente para proteger a carga/correio aéreos identificáveis de interferências não autorizadas**

| | |
|---|---|
| 4.1. As instalações são protegidas por uma vedação ou barreira física? | |
| 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/correio aéreos identificáveis oferecem garantias de segurança ou são de acesso controlado? | |
| SIM ou NÃO | |

▼M17

| | |
|---|---|
| 4.9. Em caso negativo, especificar as razões | |
| **4.10. Avaliação: as medidas adotadas pela organização são suficientes para prevenir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga/correio aéreos identificáveis são tratados ou armazenados?** | |
| **SIM ou NÃO** | |
| **Em caso negativo, especificar as razões** | |

PARTE 5

**Produção**

**Objetivo: proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas.**

Caso o produto possa ser identificado como carga/correio aéreo durante o processo de produção, deve responder a estas perguntas.

| | |
|---|---|
| 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. São realizados controlos para impedir as manipulações não autorizadas 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/correio aéreos identificáveis contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a fase de produção?** | |
| **SIM ou NÃO** | |
| **Em caso negativo, especificar as razões** | |

PARTE 6

**Embalagem**

**Objetivo: proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas.**

Caso o produto possa ser identificado como carga/correio aéreo durante o processo de embalagem, deve responder a estas perguntas.

| | |
|---|---|
| 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 | |

▼**M17**

| | |
|---|---|
| Descrever: | |

b) A embalagem exterior acabada apresentará marcas em caso de violação?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Descrever: | |

6.4.a) A organização usa selos numerados, fita de segurança, carimbos especiais ou caixas de cartão com fita para que a carga/correio aéreos apresentem marcas em caso de violação?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar | |

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) O fornecimento de selos numerados, fita de segurança e/ou carimbos é sujeito 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 procedimentos de embalagem são suficientes para proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas?**

| | |
|---|---|
| **SIM ou NÃO** | |
| **Em caso negativo, especificar as razões** | |

PARTE 7

**Armazenagem**

**Objetivo: proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas.**

Caso o produto possa ser identificado como carga/correio aéreo durante o processo de armazenagem, deve responder a estas perguntas.

7.1. A carga/correio aéreos acabados e embalados são armazenados em condições de segurança e objeto de controlos de violação?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

**7.2 Avaliação: os procedimentos de embalagem são suficientes para proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas?**

| | |
|---|---|
| **SIM ou NÃO** | |
| **Em caso negativo, especificar as razões** | |

PARTE 8

**Expedição**

**Objetivo: proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas.**

▼**M17**

Caso o produto possa ser identificado como carga/correio aéreo durante o processo de expedição, deve responder a estas perguntas.

| | |
|---|---|
| 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: a proteção é suficiente para proteger a carga/correio aéreos contra as 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 seguras.**

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

| | |
|---|---|
| **8A.1. A organização 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? | |

PARTE 9

**Transporte**

**Objetivo: proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra as interferências ou manipulações não autorizadas.**

| | |
|---|---|
| 9.1. Como é feito o encaminhamento da carga/correio aéreos para as instalações do 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 | |

▼M17

| | |
|---|---|
| c) Mediante recurso do expedidor a um contratante? | |
| SIM ou NÃO | |

9.2. **Caso o expedidor recorra a um contratante:**

**— a carga/correio aéreos são selados ou embalados antes do transporte, de modo a garantir a apresentação de marcas em caso de violação? 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 | |
| 9.4.b) Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados no momento da atribuição? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar | |
| 9.5. Se o compartimento de carga do veículo não permitir realizar o transporte em condições de segurança, é garantida a apresentação de marcas em caso de violação da carga/correio aéreos? | |
| SIM ou NÃO | |
| 9.6. Em caso afirmativo, descrever o método utilizado para garantir a apresentação de marcas em caso de violação. | |
| 9.7. Em caso negativo, como é garantida a sua segurança? | |
| **9.8. Avaliação: as medidas são suficientes para proteger a carga/correio aéreos 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. Se o inspetor detetar lacunas graves no domínio da segurança, tal 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 1.9;**

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

▼M17

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

— **manterei as normas de segurança até à próxima visita de validação e/ou inspeção no terreno,**

— **assumo inteira responsabilidade pela presente declaração.**

| | |
|---|---|
| **Assinatura** | |
| **Cargo na empresa** | |
| **Avaliação (e notificação)** | |
| **Aprovado/Reprovado** | |
| **Se a avaliação global se concluir por uma reprovação, 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)** | |

▼M15

**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 aérea de carga ou correio que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro*) solicitando a designação como agente reconhecido de um país terceiro validado pela 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 Europeia 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.

Os pré-requisitos para transportar carga ou correio aéreos para a União [1] ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça são definidos no Regulamento (UE) n.º 185/2010.

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 correio aéreos [2] com destino à UE/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 6.8.4.1, alínea b), do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Nos casos previstos no ponto 6.8.4.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo relativa ao ACC3.

[1] Estados-Membros da União Europeia: 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/as aeronaves com destino à UE/ao EEE e constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea/ao correio aéreo/às aeronaves com destino à UE e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

▼M15

Se o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação concluir que a entidade cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo, deve ser entregue um relatório de validação à entidade validada. O relatório de validação deve declarar que a entidade é designada como agente reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3). O RA3 pode utilizar o relatório nas suas relações comerciais com qualquer ACC3. A versão integral do relatório de validação deve incluir, pelo menos, todos os seguintes aspetos:

a) a lista de controlo devidamente preenchida [apêndice 6-C2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada;

b) a declaração de compromisso [apêndice 6-H2 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pela entidade validada;

c) uma declaração de independência [apêndice 11-A do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] 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 defeito, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

Parte 5 – Rastreio e 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 (UE) n.º 185/2010. Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 185/2010, 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).

Se o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação concluir que a entidade não cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo, a entidade receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

**Notas sobre o preenchimento:**

(1) Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. 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

**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, se for caso disso | |
| dd/mm/aaaa | |
| Número de registo RA3 anterior, quando disponível | |
| Certificado AEO/estatuto C-TPAT/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 de correio eletrónico | |
| Número de telefone – incluindo códigos internacionais | |

▼**M15**

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 | |
| Cidade | |
| 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 | |
| Cidade | |
| Código postal | |
| Estado (se for caso disso) | |
| País | |
| Endereço de caixa postal, se aplicável | |

1.6. Atividade da empresa – Pode ser aplicável mais de um tipo de atividade

| | |
|---|---|
| a) apenas transporte carga aérea<br>b) transporte aéreo e outros modos de transporte<br>c) transitário com instalações de carga<br>d) transitário sem instalações de carga<br>e) agente de movimentação de carga<br>f) outras | |

1.7. O requerente

| | |
|---|---|
| a) recebe carga de outro agente reconhecido de um país terceiro | |
| b) recebe carga de expedidores conhecidos de um país terceiro | |
| c) recebe carga de expedidores avençados de país terceiro | |
| d) recebe carga isenta | |
| e) rastreia carga | |
| f) armazena carga | |
| g) outro, especificar | |

1.8. Número aproximado de pessoas empregadas nas instalações

| | |
|---|---|
| Número | |

▼**M15**

| 1.9. Nome e título do responsável pela segurança da carga/do correio aéreo do país terceiro | |
|---|---|
| Nome | |
| Designação do cargo | |
| Endereço de correio 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 ou correio aéreos para a UE/o EEE que não tenham sido sujeitos a controlos de segurança. A carga e correio entregues por um RA3 a uma ACC3 ou a outro RA3 só podem ser aceites como sendo submetidos aos controlos de segurança necessários, se tais controlos de segurança forem realizados pelo RA3. Os dados relativos aos controlos constam das partes seguintes da lista de controlo.

O RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que são realizados os controlos de segurança adequados a toda a carga e correio aéreos com destino à UE/ao EEE e que essa carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários estão protegidos até serem transferidos para uma ACC3 ou para outro RA3. Os controlos de segurança consistem num dos seguintes elementos:

a) rastreio físico suficientemente rigoroso para garantir, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas remessas;

b) outros controlos de segurança, parte de um procedimento de segurança da cadeia de abastecimento, que oferecem garantias de que não são ocultados artigos proibidos nas remessas e que foram aplicados por outro RA3, KC3 ou AC3 designado pelo RA3.

Referência: Ponto 6.8.3

| 2.1. A entidade estabeleceu um programa de segurança? | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Se a resposta for negativa, passe diretamente para o ponto 2.5 | |

| 2.2. Programa de segurança da entidade | |
|---|---|
| Data – utilizar 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 na lista de controlo (partes 3 a 9)?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, descrever as razões | |

2.4. O programa de segurança é concludente, sólido e completo?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

▼M15

| | |
|---|---|
| Em caso negativo, especificar as razões | |

2.5. A entidade instituiu um processo destinado a garantir que a carga ou correio aéreo são sujeitos a controlos de segurança adequados antes de serem transferidos para uma ACC3 ou outro RA3?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo | |

2.6. A entidade instaurou 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. | |

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 que são aplicados os controlos de segurança necessários, o RA3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea submetida aos controlos de segurança necessários deve possuir todas as competências necessárias para o bom desempenho das suas funções e ser devidamente formado.

Para realizar tal objetivo, o RA3 deve dispor de procedimentos para garantir que todo o pessoal (permanente, temporário, contratado por agências, motoristas, etc.) com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreos que são ou foram submetidos aos controlos de segurança necessários:

a) foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais e/ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do RA3 validadas; assim como

b) concluiu uma formação inicial e contínua em 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 e 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

▼M15

3.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários 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. | |

3.2. Este procedimento inclui:

| | |
|---|---|
| ☐ Inquérito pessoal<br>☐ Verificação dos antecedentes laborais<br>☐ Verificação dos antecedentes criminais<br>☐ Entrevistas<br>☐ Outros (especificar)<br>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 da realização dos controlos de segurança no local 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<br>☐ Verificação dos antecedentes laborais<br>☐ Verificação dos antecedentes criminais<br>☐ Entrevistas<br>☐ Outros (especificar)<br>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 a carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários recebe formação em segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga/correio?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação | |

3.6. O pessoal que aceita, rastreia e/ou assegura a proteção da carga/do correio aéreos 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 | |

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 das ações de formação contínua | |

3.8. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários foi devidamente nomeado 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 | |

▼**M15**

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 de aceitação da carga e do correio adequados, que lhe permitam determinar se uma remessa é proveniente de uma cadeia de abastecimento segura ou não e, em seguida, as medidas de segurança a aplicar.

Um RA3 pode 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 6.8.4.1, dos quais aceita diretamente carga ou correio para entrega a uma ACC3 com destino à União:

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

b) a natureza da atividade desenvolvida, excluindo informações comerciais sensíveis;

c) os dados de contacto, incluindo os do(s) responsável(is) pela segurança;

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

e) quando disponível, o relatório de validação.

Referência: pontos 6.8.3.1 e 6.8.4.3

Nota: Um RA3 só pode aceitar uma carga de um AC3 como carga que foi submetida aos controlos de segurança necessários, se este RA3 tiver ele próprio designado esse expedidor como AC3 e se responsabilizar pela carga entregue por esse expedidor.

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, descrever o processo. | |

4.2. A entidade estabelece e mantém uma base de dados com informações relativas a cada RA3, KC3 e AC3 dos quais aceita diretamente carga ou correio aéreos para entrega a uma ACC3 para transporte com destino à União?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar as informações incluídas na base de dados. | |
| Em caso negativo, como é que a entidade sabe que a carga é proveniente de outro RA3, KC3 ou AC3? | |

4.3. A entidade designa os expedidores como AC3?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o procedimento e as garantias exigidas pela entidade ao expedidor | |

4.4. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se o seu destino é um aeroporto da UE/do EEE?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO – explicar | |

4.5. Em caso afirmativo, a entidade submete toda a carga ou correio aéreos aos mesmos controlos de segurança quando o destino é um aeroporto da UE/do EEE?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o procedimento | |

▼M15

4.6. 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 os transportes por via aérea?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo.<br>Descrever o procedimento | |

4.7. Quando aceita uma remessa submetida aos controlos de segurança necessários, a entidade validada apura se esta foi protegida de interferências e/ou manipulação não autorizadas?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar (selos, cadeados, inspeção, etc.) | |

4.8. A pessoa que efetua a entrega deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

4.9. Existe um processo para identificar as remessas que exigem o rastreio?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo. | |

4.10. Conclusão: Os procedimentos de aceitação são suficientes para demonstrar que a carga/correio aéreos com destino a um aeroporto da UE/do EEE proveem de uma cadeia de abastecimento segura ou necessitam de ser sujeitos 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 submetida aos controlos de segurança necessários. O RA3 deve dispor de procedimentos para garantir que a carga e o correio aéreos com destino à UE/ao EEE para transferência, trânsito ou descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da UE, que devem ser suficientemente rigorosos para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

Se o rastreio da carga ou correio aéreos for realizado por ou em nome da autoridade competente no país terceiro, o RA3 deve declarar tal facto e especificar o modo como é garantido um rastreio adequado.

Nota: Embora o ponto 6.8.3.2 permita que se apliquem, no mínimo, as normas da ICAO com vista à implementação das disposições do ponto 6.8.3.1 até 30 de junho de 2014, a validação UE para efeitos da segurança da aviação tem em conta os requisitos de rastreio da UE, ainda que a validação tenha lugar antes de 1 de julho de 2014.

▼**M15**

Referência: Ponto 6.8.3

5.1. O rastreio é efetuado em nome da entidade por outra entidade?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo,<br>Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores:<br>— Empresa privada de rastreio<br>— Empresa regulamentada pelo Estado<br>— Instalação ou órgão de rastreio do Estado<br>— Outros<br>Especificar a natureza do acordo/contrato entre a entidade validada e a entidade que realiza o rastreio em seu nome. | |

5.2. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga e o correio aéreos?

| | |
|---|---|
| Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga e do correio aéreos (fabricante, tipo, versão de *software*, norma, número de série, etc.) para todos os métodos usados | |

5.3. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da CEAC ou da TSA?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, indicar 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 | |

5.4. O equipamento é utilizado de acordo com o CONOPSF (conceito de operações) do fabricante, sendo objeto de testes e manutenção periódicos?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo | |

5.5. 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 suficientemente rigoroso para oferecer garantias razoáveis de que não são ocultados artigos proibidos nas remessas | |

5.6. Existe um processo que permite averiguar a causa do alarme produzido pelo equipamento de rastreio? [para alguns equipamentos (por exemplo, equipamento de raios X), o alarme é acionado pelo operador]

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo que permite averiguar a causa do alarme, de modo a oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos | |
| Em caso negativo, descrever o que acontece à remessa | |

▼M15

5.7. Há remessas isentas de rastreio de segurança?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

5.8. Há isenções que não estão em conformidade com a lista da União?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, indicar pormenores | |

5.9. O acesso à zona de rastreio é controlado para o restringir ao pessoal autorizado e formado?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever | |

5.10. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade e/ou de testes?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever | |

5.11. Conclusão: A carga/correio aéreos são rastreados por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 da Decisão 2010/774/UE, suficientemente rigorosos 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 ou transferidas de locais considerados de alto risco por parte da UE, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação não autorizada 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 um procedimento para garantir que a CCAR com destino à UE/ao EEE é identificada e sujeita a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

A ACC3 à qual o RA3 entrega a carga ou o correio aéreos para transporte está autorizada a comunicar ao RA3 informações pertinentes atualizadas sobre as origens de alto risco.

O RA3 deve aplicar as mesmas medidas, independentemente de receber carga e correio de alto risco de outra transportadora aérea ou através de outros modos de transporte.

Referência: Ponto 6.7

Nota: A CCAR autorizada a ser transportada para a UE/o EEE deve obter o estatuto de segurança «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e de correio, de acordo com os requisitos de alto risco.

▼**M15**

6.1. O pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga e o correio aéreos 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 UE?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados | |

6.4. Após o rastreio, a entidade emite uma declaração de 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 concedido 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 | |

PARTE 7

**Proteção da carga e do correio aéreos que são submetidos aos controlos de segurança necessários**

Objetivo: O RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e/ou o correio aéreo com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulação não autorizadas desde o ponto de realização do rastreio de segurança ou de outros controlos de segurança ou do ponto de aceitação pós rastreio ou controlo de segurança até ao respetivo carregamento ou transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Se uma carga ou correio aéreos anteriormente submetidos aos controlos de segurança necessários não forem posteriormente protegidos, não podem ser carregados ou transferidos para uma ACC3 ou para outro RA3 como carga ou correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

A proteção pode ser assegurada por diversos meios, nomeadamente de caráter físico (barreiras, salas trancadas, etc.), humano (rondas, pessoal devidamente formado, etc.) e tecnológico (televisão em circuito fechado – CCTV –, alarme de deteção de intrusão, etc.).

A carga ou o correio aéreos com destino à UE/ao EEE que sejam submetidos aos controlos de segurança necessários devem ser separados da restante carga ou correio aéreos.

▼**M15**

Referência: ponto 6.8.3.1

7.1. A proteção da carga e do correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários foi dispensada em nome da entidade validada por outra entidade?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo,<br>Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores:<br>— Empresa privada de rastreio<br>— Empresa regulamentada pelo Estado<br>— Instalação ou órgão de rastreio do Estado<br>— Outros | |

7.2. Foram introduzidos controlos de segurança e medidas de proteção para impedir a manipulação não autorizada durante o processo de rastreio?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo,<br>Especificar o(s) tipo(s) de proteção(ões):<br>— Física (vedação, barreira, edifício de construção sólida, etc.)<br>— Humana (rondas, etc.)<br>— Tecnológica [televisão em circuito fechado (CCTV), sistema de alarme, etc.]<br>e explicar de que modo estão organizados | |

7.3. O acesso à carga aérea/correio aéreo que são submetidos aos controlos de segurança necessários está reservado a pessoas autorizadas?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever<br>Especificar como são controlados todos os pontos de acesso (incluindo portas e janelas) à carga/correio aéreos que foram submetidos aos controlos de segurança necessários. | |

7.4. Existem procedimentos para assegurar que a carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE e submetidos a controlos de segurança foram protegidos de interferências não autorizadas desde o momento em que foram submetidos aos controlos de segurança necessários até ao seu carregamento ou transferência para uma ACC3 ou outro RA3?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o tipo de proteção (física, humana, tecnológica, etc.)<br>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. Conclusões: 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 | |

▼**M15**

PARTE 8

**Documentação**

Objetivo: O estatuto de segurança da remessa será indicado na documentação de acompanhamento, sob a forma de uma carta de porte aéreo, de documentação postal equivalente, ou de uma declaração separada, em formato eletrónico ou em papel. O estatuto de segurança é concedido pelo RA3.

Referência: Pontos 6.3.2.6, alínea d), e 6.8.3.4.

Nota: podem ser indicados os seguintes estatutos de segurança:

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

— «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e de correio, ou

— «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e de correio, de acordo com os requisitos de alto risco.

8.1. A entidade especifica na documentação de acompanhamento (por exemplo, carta de porte aéreo) o estatuto da carga e a forma como este foi obtido?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, explicar | |

8.2. Conclusão: O processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõem da documentação de acompanhamento adequada, que especifica o estatuto de segurança correto?

| | |
|---|---|
| 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 9

**Transporte**

Objetivo: A carga aérea e o correio aéreo devem ser protegidos de interferências ou manipulação não autorizadas desde o momento em que foram submetidos aos controlos de segurança necessários até ao seu carregamento ou transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Significa isto a proteção durante o transporte para a aeronave, para a ACC3 ou para outro RA3. Se a carga e o correio aéreos anteriormente submetidos aos controlos de segurança necessários não forem protegidos durante o transporte, não podem ser carregados ou transferidos para uma ACC3 ou para outro RA3 como carga ou correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

Durante o transporte para uma aeronave, uma ACC3 ou outro RA3, o RA3 é responsável pela proteção das remessas submetidas aos controlos de segurança necessários. Incluem-se os casos em que a operação de transporte é realizada por outra entidade, como por exemplo um transitário, em seu nome. Tal não inclui as situações em que as remessas são transportadas sob a responsabilidade de uma ACC3 ou de outro RA3.

Referência: Ponto 6.8.3

9.1. Como é que a carga aérea/o correio aéreo são encaminhados para a ACC3/outro RA3?

a) Transporte próprio da entidade validada?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

▼M15

| | |
|---|---|
| b) Transporte de outro RA3 ou ACC3? | |
| SIM ou NÃO | |
| c) Contratante utilizado pela entidade validada? | |
| SIM ou NÃO | |

9.2. A carga aérea/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, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar como | |

9.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a correspondente declaração?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

9.6. A pessoa que transporta a carga foi sujeita a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização para a segurança antes de ser autorizada a transportar carga e/ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (verificação de pré-admissão, verificação dos antecedentes, etc.) e o tipo de formação (formação de sensibilização para a segurança, etc.) | |

9.7. Conclusão: 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 | |
| Observações da entidade | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |

PARTE 10

**Conformidade**

Objetivo: Após a avaliação das nove partes anteriores da 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 na lista de controlo para a carga/correio aéreo com destino à UE/ao EEE.

▼**M15**

São possíveis dois cenários. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação conclui que a entidade:

a) cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, o agente de validação deve facultar à entidade validada o original do relatório de validação e declarar que a entidade é designada como agente reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação;

b) não cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, a entidade não está autorizada a entregar carga ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a outro RA3. Receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

Em geral, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve decidir se a carga e o correio movimentados pela entidade validada são tratados de tal modo, que, no momento em que são entregues a uma ACC3 ou a outro RA3, podem ser considerados seguros para serem transportados para a UE/o EEE, em conformidade com os regulamentos da União.

O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação tem de ter em conta que a avaliação se baseia numa metodologia de conformidade global orientada para os objetivos.

| 10.1. Conclusão geral: | |
|---|---|
| Avaliação (e notificação)<br>(destacar a menção aplicável)<br>Se se tratar da menção «APROVADO», a entidade será considerada como um agente reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3). | Aprovado/Reprovado |
| Se a avaliação global se concluir pela reprovação, mencionar a seguir os domínios em que a entidade 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. | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |
| Observações da entidade | |

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

*ANEXO*

**Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas**

Indicar o nome da entidade, o nome da pessoa de contacto e a data da visita ou da entrevista.

| Nome da entidade | Nome da pessoa de contacto | Data da visita/entrevista |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

▼M11

## APÊNDICE 6-C3

### LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA ACC3

A designação ACC3 (*transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro*) é a condição prévia para o transporte de carga ou correio aéreo para a União Europeia ([1]) (UE), Islândia, Noruega e Suíça, constituindo uma exigência do Regulamento (UE) n.º 185/2010, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 859/2011 da Comissão ([2]).

A designação ACC3 é, em princípio ([3]), obrigatória para todos os voos que transportem carga ou correio para transferência, em trânsito ou para descarga em aeroportos da UE/do EEE. As autoridades competentes dos Estados-Membros da União Europeia, Islândia, Noruega e 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 ou ao correio aéreo ([4]) com destino à UE/ao EEE pela ACC3 ou sob a responsabilidade desta ou por uma transportadora aérea que solicita a designação 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,

— a declaração de compromisso [apêndice 6-H1 constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pela entidade validada, e

— uma declaração de independência [apêndice 11-A constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] 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 Regulamento (UE) n.º 185/2010. 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).

([1]) Estados-Membros da União Europeia: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, 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]) JO L 220 de 26.8.2011, p. 9. Ponto 6.8.1.1 do Regulamento (UE) n.º 185/2010: Qualquer transportadora aérea que transporte carga ou correio de um aeroporto de um país terceiro não mencionado na lista do apêndice 6-F para transferência, trânsito ou descarga em qualquer aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 será designada por «transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro» (ACC3).

([3]) Esta regra não se aplica a carga ou correio aéreo transportado de um pequeno número de países isentos do regime ACC3.

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

▼M11

**Notas sobre o preenchimento:**

— Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. 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 preciso para indicação da data, 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 | |
| 1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação | |
| Nome | |
| Empresa/organização/autoridade | |
| IAU | |
| Endereço de correio 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 IATA (Associação do Transporte Aéreo Internacional) ou código ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional), se a transportadora aérea não dispuser de código IATA. Especificar o tipo de código | |
| Estado responsável pela designação da transportadora aérea como ACC3 | |
| 1.5. Dados sobre a localização do aeroporto do país terceiro a validar ou instalações de carga/correio associadas àquele | |
| Nome | |
| Código IATA (ou ICAO) do aeroporto | |
| País | |
| 1.6. Natureza da atividade da transportadora aérea – É possível mais de um tipo de atividade | |
| a) Transportadora de passageiros e carga/correio<br>b) Transportadora de carga e correio<br>c) Transportadora de carga<br>d) Transportadora de correio<br>e) Integrador<br>f) Chárter | |

▼**M11**

1.7. Nome e título do responsável pela segurança da carga/do correio aéreo do país terceiro

| | |
|---|---|
| Nome | |
| Designação do cargo | |
| Endereço de correio eletrónico | |
| 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, e.g. sede

| | |
|---|---|
| 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 ou correio aéreo para a UE/o EEE que não tenha sido sujeito a controlos de segurança. As partes seguintes da presente lista apresentam os dados relativos a tais controlos. A ACC3 não deve aceitar transportar carga ou correio numa aeronave com destino à UE sem que a realização do rastreio ou de outros controlos de segurança tenha sido confirmada e atestada por um agente reconhecido ou um expedidor conhecido validados UE para efeitos da segurança da aviação ou por um expedidor avençado de um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, ou que tais remessas sejam sujeitas a rastreio em conformidade com a regulamentação da UE.

A ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir que são aplicados os controlos de segurança adequados à totalidade da carga e do correio aéreos com destino à UE/ao EEE, a menos que estes estejam isentos de rastreio, em conformidade com a legislação da União, e que sejam ulteriormente protegidos até ao carregamento da aeronave. Os controlos de segurança consistem no seguinte:

— Rastreio físico suficientemente rigoroso para garantir, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas remessas; ou

▼**M11**

— Outros controlos de segurança, que fazem parte de um sistema de segurança da cadeia de abastecimento que garante, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas remessas, realizados por agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos validados UE para efeitos da segurança da aviação ou por um expedidor avençado de um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação.

Referência: Ponto 6.8.3

2.1. A transportadora aérea instituiu um processo destinado a garantir que a carga ou o correio aéreo é sujeito a controlos de segurança adequados antes de ser carregado numa aeronave com destino à UE/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, especificar | |
| Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea realizam controlos de segurança à carga ou ao correio aéreo transportado por esta transportadora para a UE/o EEE? | |
| Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores<br>— Empresa privada de movimentação de carga<br>— Empresa regulamentada pelo Estado<br>— Instalação ou órgão de rastreio do Estado<br>— Outra | |

2.3. Que instrumentos e instruções permitem à transportadora aérea garantir a realização de controlos de segurança da forma requerida?

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 instalações do Estado?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, indicar pormenores | |

2.5. Foi instituído um programa de agente reconhecido/expedidor conhecido para a carga e o correio aéreos, em conformidade com as normas da ICAO, no Estado do aeroporto em que se realiza a operação de validação?

| | |
|---|---|
| Em caso afirmativo, descrever os elementos do programa e o modo como foi instituído | |

2.6. 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 | |

▼**M11**

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 UE da carga e do correio aéreos.

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 desejar ponderar a possibilidade de enviar a sua documentação ao agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação antes da visita ao local, a fim de lhe permitir familiarizar-se com as especificidades dos locais a visitar.

Referência: Ponto 6.8.2.1 e apêndice 6-G

Nota: os pontos abaixo indicados, mencionados na lista do apêndice 6-G constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, devem ser abrangidos de forma adequada:

a) Descrição de medidas para a carga e o correio aéreos;

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 e ao exame físico;

g) Local do rastreio e do exame físico;

h) Dados sobre o equipamento de rastreio;

i) Dados sobre o operador ou prestador de serviços;

j) Lista de isenções do rastreio de segurança ou do exame físico;

k) Tratamento de carga e correio de alto risco.

| 3.1. Programa de segurança da transportadora aérea | |
|---|---|
| Data – utilizar um formato preciso para indicação da data, por exemplo dd/mm/aaaa | |
| Versão | |
| O programa foi apresentado a uma autoridade competente da UE/do EEE numa fase anterior? Em caso afirmativo, quando o foi 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, descrever 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/do correio aéreo com destino à UE/ao EEE, em conformidade com as normas aplicadas? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, descrever as razões | |
| 3.4. Conclusão: O programa de segurança é concludente, sólido e completo? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, especificar as razões | |

▼M11

| | |
|---|---|
| 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 ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea que é objeto de medidas de segurança possui todas as competências necessárias para o bom desempenho das suas funções e é devidamente formado.

Para realizar tal objetivo, a ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir que todo o pessoal (permanente, temporário, contratado por agências, motoristas, etc.) com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreo que é ou foi objeto de controlos de segurança:

— foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais e/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 em segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais do aeroporto validado.

▼M17

———————

▼M11

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 e 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).

4.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreo objeto de medidas de segurança é sujeito a verificações dos antecedentes laborais que avaliam a experiência anterior e a competência?

| | |
|---|---|
| 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<br>— Verificação dos antecedentes laborais<br>— Verificação dos antecedentes criminais<br>— Entrevistas<br>— Outros (especificar)<br><br>Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior que é tido em conta. | |

▼**M11**

4.3. Existe um procedimento que garante que o responsável pela aplicação e supervisão da realização dos controlos de segurança no local está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalia a experiência anterior e a competência?

| | |
|---|---|
| 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. Indicar o que este procedimento inclui:

| | |
|---|---|
| — Inquérito pessoal<br>— Verificação dos antecedentes laborais<br>— Verificação dos antecedentes criminais<br>— Entrevistas<br>— Outros (especificar)<br><br>Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior que é tido em conta. | |

4.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreo objeto de medidas de segurança recebe formação em segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga/correio aéreo?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação | |

4.6. O pessoal que aceita, rastreia e/ou assegura a proteção da carga/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 das ações de formação contínua | |

4.8. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreo objeto de medidas de segurança foi devidamente nomeado 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 transportadora aérea | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |

▼M11

PARTE 5

**Procedimentos de aceitação**

Objetivo: A ACC3 deve dispor de um procedimento para avaliar e verificar, quando da aceitação de uma remessa, o seu estatuto de segurança em relação a controlos anteriores.

O procedimento deve incluir os seguintes passos:

— verificar se a remessa é entregue por uma pessoa nomeada pelo agente reconhecido ou expedidor conhecido validados UE para efeitos da segurança da aviação, de acordo com a lista constante da sua base de dados (parte 6), ou por um expedidor avençado desse agente reconhecido,

— 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), correspondentes às remessas de carga e correio aéreos entregues,

— verificar se a remessa está isenta de sinais de manipulação não autorizada, e

— verificar se a remessa deve ser tratada como carga e correio de alto risco (CCAR).

▼M17

Referência: Ponto 6.8.3

▼M11

Nota:

— Um agente reconhecido ou um expedidor conhecido é uma entidade de movimentação de carga devidamente validada por um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou cujas medidas de segurança foram incluídas no programa de segurança da ACC3 validado pela UE (neste caso, a ACC3 é corresponsável pelas medidas de segurança).

— Um expedidor avençado é uma entidade de movimentação de carga por conta própria, sob a responsabilidade de um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação. Este agente reconhecido é plenamente responsável pelos controlos de segurança realizados pelo expedidor avençado.

— A pessoa nomeada é a pessoa encarregada de entregar a carga 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.

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 validados ou reconhecidos nos termos da legislação da União relativa à carga aérea e que constam da base de dados mantida pela transportadora aérea?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o procedimento | |

5.2. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se o seu destino é um aeroporto da UE/do EEE?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO – explicar | |

5.3. 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/do EEE?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o procedimento | |

▼**M11**

5.4. 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, de que modo?<br><br>Descrever o procedimento | |

5.5. Quando aceita uma remessa objeto de medidas de segurança, a transportadora aérea apura se esta foi protegida de interferências e/ou manipulação não autorizadas?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar (selos, fechaduras, etc.) | |

5.6. Se aceita carga/correio aéreo em trânsito neste local (carga/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/ /ao EEE? | |

5.7. Se aceita carga/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/ /ao EEE? | |

5.8. A pessoa que efetua a entrega à transportadora da carga aérea conhecida que é objeto de medidas de segurança deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

5.9. Conclusão: Os procedimentos de aceitação são suficientes para apurar se a carga ou o correio aéreo provém de uma cadeia de abastecimento segura ou estabelecer 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 | |

▼**M11**

PARTE 6

**Base de dados**

Objetivo: Quando não é obrigada a sujeitar a rastreio toda a carga ou correio aéreo com destino à UE/ao EEE, a ACC3 deve garantir que a carga ou o correio provém de um agente reconhecido ou um expedidor conhecido validados UE para efeitos da segurança da aviação ou de um expedidor avençado de um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação.

Para fins de monitorização do histórico de auditorias relevantes para a segurança, a ACC3 deve manter uma base de dados que preste as informações abaixo indicadas relativamente a cada entidade ou pessoa da qual aceita 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 desenvolvida, excluindo informações comerciais sensíveis,

— os dados de contacto, incluindo os do(s) responsável(is) pela segurança,

— o número de registo da empresa, se for o caso.

Ao receber carga ou correio aéreo, a ACC3 deve verificar se a entidade consta da base de dados. Se a entidade não figurar na base de dados, a carga ou o correio aéreo por si entregues deve ser rastreado antes do carregamento.

Referência: Pontos 6.8.4.1 e 6.8.4.3

6.1. A transportadora aérea mantém uma base de dados que inclui, se for caso disso, as informações supracitadas respeitantes a:

— agentes reconhecidos validados UE para efeitos da segurança da aviação,

— expedidores conhecidos validados UE para efeitos da segurança da aviação,

— expedidores avençados de um agente reconhecido (numa base voluntária)?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever a base de dados | |
| Em caso negativo, explicar por que razão | |

6.2. O pessoal que aceita carga e correio aéreos dispõe de fácil acesso à base de dados?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo | |

6.3. A base de dados é atualizada de forma periódica de modo a proporcionar dados fiáveis ao pessoal que aceita carga e correio aéreos?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, explicar | |

6.4. 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 sujeito a controlos de segurança) para transporte com destino à União/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 | |

▼M11

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 de interferências não autorizadas desde o momento em que foi sujeita a controlos de segurança, a ACC3 deve garantir que tal carga ou correio aéreo é rastreado antes de ser carregado numa aeronave. A ACC3 deve dispor de um processo para garantir que a carga e o correio aéreos com destino à UE/ao EEE para transferência, trânsito ou descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da UE, que devem ser suficientemente rigorosos para garantir, de forma razoável, a ausência de artigos proibidos.

Quando não procede ela própria ao rastreio da carga ou do correio aéreo, a ACC3 deve assegurar a realização do rastreio adequado de acordo com os requisitos da UE. Os procedimentos de rastreio devem incluir, se for caso disso, o tratamento da carga e do correio para transferência/em trânsito.

Se a carga ou o correio aéreo for rastreado pela autoridade competente no país terceiro, ou em nome desta, a ACC3 que receba essa carga ou correio aéreo da entidade deve declarar tal facto no seu programa de segurança e especificar o modo como é garantido um rastreio adequado.

Nota: Embora o ponto 6.8.3.2 permita que as ACC3 apliquem, no mínimo, as normas da ICAO com vista à implementação das disposições do ponto 6.8.3.1 até 30 de junho de 2014, a validação UE para efeitos da segurança da aviação tem em conta os requisitos de rastreio da UE, ainda que a validação tenha lugar antes de 1 de julho de 2014.

▼M17

Referência: Pontos 6.8.3.1, 6.8.3.2 e 6.8.3.3, bem como 6.2.1 e 6.7

▼M11

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, indicar pormenores.<br><br>Indicar pormenores, se for o caso, sobre a entidade ou entidades previstas no programa de segurança da transportadora aérea:<br>— Nome<br>— Endereço específico do local<br>— Estatuto de OEA, se for o caso | |
| Em caso negativo, quais as entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea que efetuam o rastreio da carga ou do correio aéreo transportado por esta transportadora para a UE/o EEE?<br><br>Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores<br>— Empresa privada de movimentação de carga<br>— Empresa regulamentada pelo Estado<br>— Instalação ou órgão de rastreio do Estado<br>— Outra | |

7.2. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga e o correio aéreos?

| | |
|---|---|
| Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga e do correio aéreos (fabricante, tipo, versão de *software*, norma, número de série, etc.) para todos os métodos usados | |

▼**M11**

7.3. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da CEAC ou da TSA?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, indicar 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 | |

7.4. O equipamento é utilizado de acordo com o CONOPS (conceito de operações) do fabricante, sendo objeto de testes e manutenção periódicos?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo | |

7.5. 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 suficientemente rigoroso para garantir, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas remessas | |

7.6. Existe um processo que permite averiguar a causa do alarme produzido pelo equipamento de rastreio?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo que permite averiguar a causa do alarme, de modo a garantir, de forma razoável, a ausência de artigos proibidos | |
| Em caso negativo, descrever o que acontece à remessa | |

7.7. Há remessas isentas de rastreio de segurança?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

7.8. Há isenções que não estão em conformidade com a lista da União?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, indicar pormenores | |

7.9. O acesso à zona de rastreio é controlado para o restringir ao pessoal autorizado e formado?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever | |

▼M11

7.10. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade e/ou de ensaios?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever | |

7.11. Conclusão: A carga/o correio aéreo é rastreado por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 da Decisão 774/2010/UE, suficientemente rigorosos para garantir, de forma razoável, a 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 ou para transferência em locais considerados de alto risco por parte da UE, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação não autorizada significativa, devem ser consideradas carga e correio de alto risco (CCAR) e rastreadas de acordo com instruções específicas. A autoridade competente da UE/do EEE que designou a ACC3 fornece instruções sobre origens e rastreio de alto risco. A ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir que a CCAR com destino à UE/ao EEE é identificada e sujeita a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

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 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 6.8.3.4

Nota: A CCAR autorizada a ser transportada para a UE/o EEE deve obter o estatuto de segurança «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e de correio, de acordo com os requisitos de alto risco.

8.1. O pessoal da transportadora aérea responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga e o correio aéreos 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 | |

▼M11

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 emite uma declaração de 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 concedido 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 | |

PARTE 9

**Proteção**

Objetivo: A ACC3 deve dispor de processos destinados a garantir que a carga e/ou o correio aéreos com destino à UE/ao EEE estão protegidos de 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 os controlos de segurança até ao carregamento.

A proteção pode ser assegurada por diversos meios, nomeadamente de caráter físico (barreiras, salas trancadas, etc.), humano (rondas, pessoal devidamente formado, etc.) e tecnológico (televisão em circuito fechado – CCTV –, alarme de deteção de intrusão, etc.).

A carga ou o correio aéreo com destino à UE/ao EEE que seja objeto de medidas de segurança deve ser separado da restante carga ou correio aéreo.

Referência: Ponto 6.8.3

9.1. A proteção da carga e do correio aéreos objeto de medidas de segurança é garantida pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?

| | |
|---|---|
| Em caso afirmativo, indicar pormenores | |
| Em caso negativo, quais as entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea que aplicam disposições de proteção da carga ou do correio aéreo sujeito a medidas de segurança e transportado por esta transportadora para a UE/o EEE?<br><br>Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores<br>— Empresa privada de movimentação de carga<br>— Empresa regulamentada pelo Estado<br>— Instalação ou órgão de rastreio do Estado<br>— Outra | |

▼M11

9.2. Foram introduzidos controlos de segurança e medidas de proteção para impedir a manipulação não autorizada durante o processo de rastreio?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever | |

9.3. Foram instituídos processos para assegurar que a carga/o correio aéreo com destino à UE/ao EEE e submetido a controlos de segurança está protegido de interferências não autorizadas desde o momento em que foi objeto de medidas de segurança até ao seu carregamento?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever essa proteção | |
| Em caso negativo, especificar as razões | |

9.4. Conclusões: 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: A ACC3 deve garantir que:

1) O estatuto de segurança da remessa é indicado na documentação de acompanhamento, quer sob a forma de carta de porte aéreo, de documentação postal equivalente ou de declaração separada quer em formato eletrónico ou em papel; e

2) O seu identificador alfanumérico único consta da documentação de acompanhamento das remessas transportadas, em formato eletrónico ou em papel.

Referência: Pontos 6.3.2.6, alínea d), 6.8.3.4 e 6.8.3.5

Nota: Podem ser indicados os seguintes estatutos de segurança:

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

— «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e de correio, ou

— «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e de correio, de acordo com os requisitos de alto risco.

Na ausência de um agente reconhecido, a ACC3 ou uma transportadora aérea proveniente de um país terceiro e isenta do regime ACC3 pode emitir a declaração sobre o estatuto de segurança.

10.1. As remessas são acompanhadas de documentação que confirma os controlos de segurança anteriores e atuais?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o conteúdo da documentação | |

▼M11

| | |
|---|---|
| Em caso negativo, explicar por que razão e de que modo a transportadora aérea considera a carga ou o correio «seguro», se carregado a bordo da 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 | |

10.4. Conclusão: O processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe da documentação de acompanhamento adequada, que especifica o estatuto de segurança correto?

| | |
|---|---|
| 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**

▼M17

Objetivo: após avaliar as dez partes anteriores da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deverá 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/ /correio aéreos com destino à UE/EEE e se os controlos de segurança cumprem de forma suficiente os objetivos enumerados na presente lista de controlo.

▼M11

Para as suas conclusões, distinguir entre quatro casos principais possíveis:

1) O programa de segurança da transportadora aérea está em conformidade com o apêndice 6-G constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 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 constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, 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 constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, mas 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 constante do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 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:

▼M11

*ANEXO*

**Lista de pessoas e entidades visitadas e entrevistadas**

Indicar o nome da entidade, o nome da pessoa de contacto e a data da visita ou da entrevista.

▼M15

**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 de uma cadeia de abastecimento segura de uma ACC3 (*transportadora aérea de carga ou correio que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro*) através da designação como expedidor conhecido de um país terceiro validado pela UE para efeitos da segurança da aviação (KC3). Um KC3 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 KC3 deve garantir que foram efetuados os controlos de segurança das remessas com destino à União 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 pela UE para efeitos da segurança da aviação (RA3).

Os pré-requisitos para o transporte de carga ou correio aéreos para a União (UE) ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça são definidos no Regulamento (UE) n.º 185/2010, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 859/2011 e pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1082/2012 da Comissão ([1]).

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 correio aéreo com destino à UE/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 6.8.4.1, alínea b), do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Nos casos previstos no ponto 6.8.4.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo relativa ao ACC3.

Se a validação UE para efeitos de segurança da aviação concluir que a entidade cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo, deve ser entregue um relatório de validação à entidade validada. O relatório de validação deve declarar que a entidade é designada como expedidor conhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3). O KC3 pode utilizar o relatório nas suas relações comerciais com qualquer ACC3 e qualquer RA3. A versão integral do relatório de validação deve incluir, pelo menos, todos os seguintes aspetos:

a) a lista de controlo devidamente preenchida [apêndice 6-C4 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada;

b) a declaração de compromisso [apêndice 6-H3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010], assinada pela entidade validada; assim como

c) uma declaração de independência [apêndice 11-A do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] 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 defeito, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 185/2010, 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).

([1]) JO L 324 de 22.11.2012, p. 25.

▼M15

Se a validação UE para efeitos da segurança da aviação concluir que a entidade não cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo, a entidade receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

**Notas sobre o preenchimento:**

(1) Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. 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, 01.10.2012 a 02.10.2012 | |
| dd/mm/aaaa | |
| 1.2. Data da validação anterior, se for caso disso | |
| dd/mm/aaaa | |
| Número de registo KC3 anterior, quando disponível | |
| Certificado AEO/estatuto C-TPAT/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 de correio 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 | |
| Cidade | |
| 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 | |
| Cidade | |
| Código postal | |
| Estado (se for caso disso) | |
| País | |
| Endereço de caixa postal, se aplicável | |

▼**M15**

| 1.6. Natureza da atividade – tipos de cargas tratadas | |
|---|---|
| Natureza da(s) atividade(s) – tipos de cargas tratadas nas instalações do requerente? | |

| 1.7. Indicar se o requerente é responsável por …: | |
|---|---|
| a) Produção<br>b) Embalagem<br>c) Armazenagem<br>d) Expedição<br>e) Outro, especificar | |

| 1.8. Número aproximado de pessoas empregadas nas instalações | |
|---|---|
| Número | |

| 1.9. Nome e título do responsável pela segurança da carga/do correio aéreo do país terceiro | |
|---|---|
| Nome | |
| Designação do cargo | |
| Endereço de correio 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 ou correio aéreos para a UE/o EEE que não tenham sido sujeitos a controlos de segurança. A carga e correio entregues por um KC3 a uma ACC3 ou a um RA3 só podem ser aceites como tendo sido submetidos aos controlos de segurança necessários, se tais controlos de segurança forem realizados pelo KC3. Os dados relativos a tais controlos constam das partes seguintes da lista de controlo.

O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que são realizados os controlos de segurança adequados a toda a carga e correio aéreos com destino à UE/ao EEE e que essa carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários estão protegidos até serem transferidos para uma ACC3 ou outro KC3. Os controlos de segurança consistem em medidas para assegurar, de forma razoável, que não são ocultados artigos proibidos nas remessas.

Referência: Ponto 6.8.3

| 2.1. A entidade estabeleceu um programa de segurança? | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Se a resposta for negativa, passe diretamente para o ponto 2.5 | |

| 2.2. Informações sobre o programa de segurança da entidade | |
|---|---|
| Data – utilizar formato preciso, por exemplo, dd/mm/aaaa | |
| Versão | |
| O programa de segurança é apresentado e/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 na lista de controlo (partes 4 a 11)? | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, descrever as razões | |

▼M15

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 processo destinado a garantir que a carga ou o correio aéreos para a UE/o EEE são sujeitos a controlos de segurança adequados antes de serem transferidos para uma ACC3 ou um RA3?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o processo | |

2.6. A entidade instaurou um sistema de gestão (por exemplo, instrumentos, instruções, etc.) 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. | |

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/correio aéreo identificáveis («Capacidade de identificação»)**

Objetivo: Estabelecer o ponto (ou o local) em que a carga/o correio passam a ser identificáveis como carga aérea/correio aéreo. Por capacidade de identificação entende-se a capacidade de avaliar o momento/local em que a carga/o correio são identificáveis como carga aérea/correio aéreo.

3.1. Mediante inspeção das zonas de produção, embalagem, armazenagem, seleção, expedição e de quaisquer outras zonas pertinentes, determinar quando e como uma remessa de carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE se torna identificável como tal.

| | |
|---|---|
| Descrever | |
| Observações da entidade | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |

Nota: Deve ser facultada informação pormenorizada sobre a proteção da carga aérea/correio aéreo identificáveis contra interferências ou manipulação não autorizada nas partes 6 a 9.

PARTE 4

**Recrutamento e formação do pessoal**

Objetivo: Para assegurar que são aplicados os controlos de segurança necessários, o KC3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga ou do correio aéreos. O pessoal com acesso a carga aérea identificável deve possuir todas as competências necessárias para o bom desempenho das suas funções e ser devidamente formado.

Para realizar tal objetivo, o KC3 deve dispor de procedimentos para garantir que todo o pessoal (permanente, temporário, contratado por agências, motoristas, etc.) com acesso direto e sem escolta à carga/correio aéreos que são ou foram submetidos aos controlos de segurança necessários:

a) foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais e/ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas; assim como

▼**M15**

b) concluiu uma formação inicial e contínua em segurança que o torna consciente para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 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 e 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

4.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso a carga aérea/correio aéreo identificáveis 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<br>☐ Verificação dos antecedentes laborais<br>☐ Verificação dos antecedentes criminais<br>☐ Entrevistas<br>☐ Outros (especificar)<br>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 garante que o responsável pela aplicação e supervisão da realização dos controlos de segurança no local 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. | |

4.4. Este procedimento inclui:

| | |
|---|---|
| ☐ Inquérito pessoal<br>☐ Verificação dos antecedentes laborais<br>☐ Verificação dos antecedentes criminais<br>☐ Entrevistas<br>☐ Outros (especificar)<br>Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta. | |

▼M15

4.5. O pessoal com acesso à carga aérea/ao correio aéreo identificáveis recebe formação no domínio da sensibilização para a segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga aérea/correio aéreo?

| | |
|---|---|
| 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 das ações de formação contínua | |

4.7. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreo identificáveis foi devidamente nomeado 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 e/ou o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulações não autorizadas. Se essa carga ou correio não estiverem protegidos, não podem ser enviados para uma ACC3 ou para um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

A entidade tem de demonstrar que as suas instalações estão protegidas e que aplica os procedimentos de controlo de acesso pertinentes. É essencial que o acesso à zona em que a carga aérea/o correio aéreo identificáveis são tratados ou armazenados seja controlado. Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga aérea/ao correio aéreo com destino à UE/ao EEE devem oferecer garantias de segurança ou ter o acesso controlado.

Por segurança física entende-se, mas não se limitando a tal:

— os obstáculos físicos tais como vedações ou barreiras;

— as tecnologias que utilizam sistemas de alarme e/ou televisão em circuito fechado (CCTV);

— os serviços de segurança humana, como pessoal dedicado a efetuar atividades de vigilância.

Referência: ponto 6.8.3.1

5.1. Todos os pontos de acesso a carga aérea/correio aéreo identificáveis são sujeitos a controlo de acesso e de acesso limitado a pessoas autorizadas?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, de que modo é controlado o acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.<br>☐ Pelo pessoal de segurança<br>☐ Por outros membros do pessoal<br>☐ Verificação manual da autorização de entrada de pessoas na área<br>☐ Sistemas eletrónicos de controlo do acesso<br>☐ Outras, especificar | |

▼M15

| | |
|---|---|
| Em caso afirmativo, de que modo é assegurado que uma pessoa está autorizada a entrar na área? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.<br>— Utilização de um cartão de identificação da empresa<br>— Utilização de outro tipo de identificação como o passaporte ou a carta de condução<br>— Lista das pessoas autorizadas consultada pelo pessoal da segurança<br>— Autorização eletrónica, por exemplo, através da utilização de um *chip*<br>— Distribuição de chaves ou códigos de acesso apenas a pessoal autorizado<br>— Outras, especificar | |

5.2. Todos os pontos de acesso à carga aérea/ao correio aéreo identificáveis são vigiados? Tal inclui os pontos de acesso que não 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 se processa a vigilância dos pontos de acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.<br>— Presença de pessoal de segurança<br>— Sistemas eletrónicos de controlo do acesso que permitem o acesso a uma pessoa de cada vez<br>— Barreiras, por exemplo, persianas ou cadeados<br>— Sistema de televisão em circuito fechado<br>— 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<br>☐ Vedações ou barreiras<br>☐ Sistema de televisão em circuito fechado<br>☐ Sistema de deteção de intrusão<br>☐ Rondas e vigilância<br>☐ Outras, especificar | |

5.4. O edifício é de construção sólida?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |

5.5. Conclusão: As medidas adotadas pela entidade são suficientes para prevenir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga aérea/o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE são tratados ou armazenados?

| | |
|---|---|
| SIM ou NÃO | |
| Em caso negativo, especificar as razões | |
| Observações da entidade | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |

▼M15

PARTE 6

**Produção**

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e/ou o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulação não autorizadas durante o processo de produção. Se essa carga ou correio não estiverem protegidos, não podem ser enviados para uma ACC3 ou para um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

A entidade tem de demonstrar que o acesso à zona de produção é controlado e que o processo de produção é supervisionado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante a produção, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas para o proteger contra interferências ou manipulação não autorizadas a partir desta fase.

*Responder a estas perguntas se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante o processo de produção.*

6.1. O acesso à zona de produção é 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 não autorizada 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/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação 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 e/ou o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulação não autorizadas durante o processo de embalagem. Se essa carga ou correio não estiverem protegidos, não podem ser enviados para uma ACC3 ou para um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

A entidade tem de demonstrar que o acesso à zona de embalagem é controlado e que o processo de embalagem é supervisionado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante a embalagem, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas para o proteger contra interferências ou manipulação não autorizada a partir desta fase. Todos os produtos acabados devem ser submetidos a controlo antes da embalagem.

▼**M15**

*Responder a estas perguntas se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante o processo de embalagem.*

| | |
|---|---|
| 7.1. O acesso à zona de embalagem é 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 não autorizada 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 através da utilização de selos numerados, fita de segurança ou carimbos especiais, etc. | |
| 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/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a embalagem? | |
| 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

**Armazenagem**

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e/ou o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulação não autorizadas durante a armazenagem. Se essa carga ou correio não estiverem protegidos, não podem ser enviados para uma ACC3 ou para um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

A entidade tem de demonstrar que o acesso à zona de armazenagem é controlado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante a armazenagem, a entidade deve demonstrar que são adotadas medidas para o proteger contra interferências ou manipulação não autorizada nesta fase.

▼**M15**

*Responder a estas perguntas se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante o processo de armazenagem.*

8.1. O acesso à zona de armazenagem é 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/o 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/o correio aéreo acabados e embalados com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e manipulação não autorizadas. | |

8.3. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a armazenagem?

| | |
|---|---|
| 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 9

**Expedição**

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e/ou o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulação não autorizadas durante o processo de expedição. Se essa carga ou correio não estiverem protegidos, não podem ser enviados para uma ACC3 ou para um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

A entidade tem de demonstrar que o acesso à zona de expedição é controlado. Se o produto se tornar identificável como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante a expedição, esta entidade deve demonstrar que são adotadas medidas para o proteger contra interferências ou manipulação não autorizadas a partir desta fase.

*Responder a estas perguntas se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante o processo de expedição.*

9.1. O acesso à zona de expedição é 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.

| | |
|---|---|
| ☐ Empregados da entidade<br>☐ Condutores<br>☐ Visitantes<br>☐ Contratantes<br>☐ Outros, especificar | |

▼M15

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 não autorizada 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/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante o processo de expedição?

| | |
|---|---|
| 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

**Remessas de outras origens**

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga ou o correio que não sejam remessas suas não sejam reencaminhados para uma ACC3 ou para um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

Um KC3 pode reencaminhar remessas que não sejam as suas remessas para um RA3 ou uma ACC3 desde que:

a) sejam separadas das suas próprias remessas; assim como

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

Todas essas remessas têm de 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 se identificam perante o agente reconhecido/transportador? | |
| Observações da entidade | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação. | |

PARTE 11

**Transporte**

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e/ou o correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e/ou manipulações não autorizadas durante o transporte. Se essa carga ou correio não estiverem protegidos, não podem ser aceites por uma ACC3 ou por um RA3 como carga e correio submetidos aos controlos de segurança necessários.

Durante o transporte, o KC3 é responsável pela proteção das remessas submetidas aos controlos de segurança necessários. Incluem-se os casos em que a operação de transporte é realizada por outra entidade, como por exemplo um transitário, em seu nome. Tal não inclui as situações em que as remessas são transportadas sob a responsabilidade de uma ACC3 ou de um RA3.

▼**M15**

*Responder a estas perguntas se o produto puder ser identificado como carga aérea/correio aéreo com destino à UE/ao EEE durante o transporte.*

| | |
|---|---|
| 11.1. Como é que a carga aérea/o correio aéreo são encaminhados para a ACC3 ou para o 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 | |
| 11.2. A carga aérea/o correio aéreo estão embalados de forma inviolável? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, de que modo? | |
| 11.3. O veículo é selado ou trancado antes do transporte? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, de que modo? | |
| 11.4. Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, especificar como | |
| 11.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a correspondente declaração? | |
| SIM ou NÃO | |
| 11.6. A pessoa que transporta a carga foi sujeita a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização para a segurança antes de ser autorizada a transportar carga e/ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários? | |
| SIM ou NÃO | |
| Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (verificação de pré-admissão, verificação dos antecedentes, etc.) e o tipo de formação (formação de sensibilização para a segurança, etc.) | |
| 11.7. Conclusão: 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 | |
| Observações da entidade | |
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |

PARTE 12

**Conformidade**

Objetivo: Após a avaliação das onze partes anteriores da 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 na lista de controlo para a carga/correio aéreo com destino à UE/ao EEE.

▼**M15**

São possíveis dois cenários. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação conclui que a entidade:

a) cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, o agente de validação deve facultar à entidade validada o original do relatório de validação e declarar que a entidade é designada como expedidor reconhecido (KC3) de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação;

b) não cumpriu os objetivos referidos na lista de controlo. Nesse caso, a entidade não está autorizada a entregar carga ou correio aéreos com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3 sem que esta tenha sido rastreada por uma parte autorizada. Receberá uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

Em geral, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve decidir se a carga e o correio movimentados pela entidade validada são tratados de tal modo que, no momento em que são entregues a uma ACC3 ou a um RA3, podem ser considerados seguros para serem transportados para a UE/o EEE em conformidade com os regulamentos da União.

O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação tem de ter em conta que a avaliação se baseia numa metodologia de conformidade global orientada para os objetivos.

12.1. Conclusão geral:

| | |
|---|---|
| Avaliação (e notificação)<br>(destacar a menção aplicável)<br>Se se tratar da menção «APROVADO», a entidade será considerada como um expedidor reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3). | Aprovado/Reprovado |

Se a avaliação global se concluir pela reprovação, mencionar a seguir os domínios em que a entidade 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.

| | |
|---|---|
| Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação | |
| Observações da entidade | |

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

*ANEXO*

**Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas**

Indicar o nome da entidade, o nome da pessoa de contacto e a data da visita ou da entrevista.

| Nome da entidade | Nome da pessoa de contacto | Data da visita/entrevista |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

▼B

## APÊNDICE 6-D

INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO PARA

*EXPEDIDORES AVENÇADOS*

As presentes instruções foram elaboradas para sua utilização e para informação do pessoal que trabalha na preparação e no controlo de remessas de carga aérea/ /correio aéreo. São fornecidas de acordo com o 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 com os seus actos de execução.

**Instalações**

O acesso às áreas onde as remessas de carga aérea/correio aéreo identificável são preparadas, embaladas e/ou armazenadas deve ser controlado, a fim de garantir que nenhuma pessoa não autorizada tenha acesso às remessas.

Os visitantes devem ser acompanhados em permanência ou impedidos de aceder às áreas onde as remessas de carga aérea/correio aéreo identificável são preparadas, embaladas e/ou armazenadas.

**Pessoal**

Deve ser verificada a integridade de todo o pessoal recrutado que terá acesso à carga aérea/correio aéreo identificável. 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.

Todo o pessoal que tenha acesso a carga aérea/correio aéreo identificável deve ser sensibilizado para as responsabilidades de segurança que lhe cabem de acordo com as presentes instruções.

**Mandatário responsável**

Deve ser nomeada pelo menos uma pessoa responsável pela aplicação e controlo das presentes instruções (mandatário responsável).

**Integridade das remessas**

As remessas de carga aérea/correio aéreo não devem conter quaisquer artigos proibidos, excepto se estes tiverem sido devidamente declarados e submetidos às disposições legislativas e regulamentares em vigor.

As remessas de carga aérea/correio aéreo devem ser protegidas de interferências não autorizadas.

As remessas de carga aérea/correio aéreo devem ser convenientemente embaladas e, se possível, ser providas de um fecho inviolável.

As remessas de carga aérea/correio aéreo a transportar devem ser descritas em pormenor na documentação anexada, incluindo a morada correcta do destinatário.

**Transporte**

Se o transporte das remessas de carga aérea/correio aéreo for da responsabilidade do expedidor avençado, as remessas devem ser protegidas de interferência não autorizada.

Se o expedidor avençado subcontratar o serviço:

a) as remessas devem ser seladas antes do transporte; e

b) a declaração do transportador que consta do Apêndice 6-E deve ser assinada pelo transportador que transporta a remessa por conta do expedidor avençado.

A declaração assinada ou uma cópia do documento equivalente da autoridade competente deve ser conservada pelo expedidor avençado.

**Irregularidades**

As irregularidades, aparentes ou suspeitas, relacionadas com as presentes instruções devem ser comunicadas ao mandatário responsável, a quem compete tomar as medidas adequadas.

▼B

**Remessas de outras origens**

Um expedidor avençado pode passar a um agente reconhecido remessas não originadas por ele, desde que:

a) sejam separadas das remessas originadas por ele; e

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

Todas essas remessas têm de ser sujeitas a rastreio antes de serem carregadas para uma aeronave.

**Inspecções sem aviso prévio**

Os inspectores de segurança da aviação da autoridade competente podem realizar inspecções sem aviso prévio para verificar o cumprimento das presentes instruções. Os inspectores estarão sempre munidos de um cartão oficial, que tem de ser exibido, a pedido, quando for realizada uma inspecção nas instalações do expedidor. O cartão inclui o nome e a fotografia do inspector.

**Artigos proibidos**

Não é permitido transportar substâncias explosivas e incendiárias montadas nas remessas de carga, excepto se forem integralmente cumpridos os requisitos de todas as regras de segurança. ►M9 ——————— ◄

**Declaração de compromisso**

A «Declaração de compromisso – expedidor avençado» não tem de ser assinada nem submetida ao agente reconhecido, se a empresa for titular de um certificado AEO de acordo com o artigo 14.º-A, n.º 1, alíneas b) ou c), do Regulamento (CE) n.º 1875/2006 da Comissão que altera o Regulamento (CEE) n.º 2454/93, de 2 de Julho de 1993.

Contudo, o agente reconhecido deve ser informado de imediato se a empresa deixar de ser titular de um certificado AEO. Neste caso, o agente reconhecido informará o expedidor avençado sobre como poderá manter o seu estatuto.

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO – EXPEDIDOR AVENÇADO

De acordo com o 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 com os seus actos de execução,

Declaro que:

— a [nome da empresa] cumpre as «Instruções de segurança da aviação para expedidores avençados»,

— a [nome da empresa] garante que as presentes instruções serão transmitidas ao pessoal que tem acesso a carga aérea/correio aéreo,

— a [nome da empresa] mantém a carga aérea/o correio aéreo em segurança até ser entregue ao agente reconhecido,

— a [nome da empresa] aceita que as remessas possam ser submetidas a controlos de segurança, incluindo rastreios, e

— a [nome da empresa] aceita a realização nas suas instalações, pela autoridade competente do Estado-Membro onde estas se situam, de inspecções sem aviso prévio, para avaliar se a [nome da empresa] cumpre as presentes instruções.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

▼M9

**APÊNDICE 6-E**

DECLARAÇÃO DO TRANSPORTADOR

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus atos de execução,

▼M9

Confirmo que, na recolha, transporte, armazenamento e entrega de carga aérea/ /correio aéreo submetido a controlos de segurança [por conta de *nome do agente reconhecido/da transportadora aérea que aplica controlos de segurança a carga ou correio/do expedidor conhecido/do expedidor avençado*], serão cumpridos os seguintes procedimentos de segurança:

— todo o pessoal que transporta carga área/correio aéreo receberá formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010;

— será verificada a integridade de todo o pessoal recrutado que terá acesso a carga aérea/correio aéreo. Esta verificação incluirá, 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 protegidos com cabos TIR. As zonas de carga dos veículos de caixa aberta serão mantidas sob vigilância quando transportarem 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 fará paragens imprevistas entre os pontos de recolha e de entrega. Se tal for inevitável, o motorista verificará a segurança da carga e a integridade das fechaduras 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 a empresa subcontratada também tiver um contrato de transportador com [o mesmo nome acima referido do agente reconhecido/expedidor conhecido/expedidor avençado, ou da autoridade competente que aprovou ou certificou o transportador]; e

— nenhum outro serviço (p. ex., armazenamento) será subcontratado a terceiros que não sejam um agente reconhecido ou uma entidade certificada ou aprovada e incluída na lista de fornecedores desses serviços pela autoridade competente.

Assumo inteira responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Designação e endereço da empresa:

Data:

Assinatura:

▼**M11**

**APÊNDICE 6-F**

CARGA E CORREIO

6-Fi

*PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS*

6-Fii

*PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RELATIVAMENTE AOS QUAIS NÃO É EXIGIDA A DESIGNAÇÃO ACC3*

Os países terceiros, *bem como os países e territórios com relações especiais com a União, em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ou o Tratado da União Europeia, relativamente aos quais* não é exigida a designação *ACC3* são enumerados numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼**M17**

6-Fiii

*ATIVIDADES DE VALIDAÇÃO DE PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO DE PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES À VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO*

▼**M6**

**APÊNDICE 6-G**

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À CARGA E AO CORREIO PROVENIENTES DE PAÍSES TERCEIROS

O programa de segurança da ACC3 deve estabelecer, conforme aplicável e em relação a cada um dos aeroportos de países terceiros ou enquanto documento genérico, especificando as eventuais variações nos aeroportos dos países terceiros mencionados:

a) Descrição de medidas para a carga e o correio aéreos,

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 e ao exame físico,

g) Local do rastreio e do exame físico,

h) Dados sobre o equipamento de rastreio,

i) Dados sobre o operador ou prestador de serviços,

j) Lista de isenções do rastreio de segurança ou do exame físico,

k) Tratamento de carga e correio aéreos de alto risco.

▼M6

**APÊNDICE 6-H**

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO – ACC3

Declaro que:

— tanto quanto é do meu conhecimento, as informações contidas no programa de segurança da empresa relativamente às remessas transportadas de países terceiros para a União são autênticas e exactas;

— as práticas e os procedimentos estabelecidos no programa de segurança relativamente às remessas transportadas de países terceiros para a União serão aplicados e observados em todas as instalações por ele abrangidas;

— o programa de segurança será ajustado e adaptado de modo a cumprir todas as alterações que venham a ser introduzidas na legislação da União Europeia que define os requisitos aplicáveis à carga/correio aéreos transportados de países terceiros para a União Europeia, a não ser que [nome da transportadora aérea] informe [nome da autoridade competente] de que pretende cessar a actividade de transporte de remessas de países terceiros para a União;

— [nome da transportadora aérea] informará [nome da autoridade competente], por escrito e no prazo de 10 dias, sobre eventuais alterações das partes pertinentes do seu programa de segurança;

— a companhia nomeou [nome da pessoa responsável] que, em seu nome, assume plena responsabilidade pelas medidas de segurança relativas às operações de carga/correio aéreas efectuadas em [nomes dos aeroportos dos países terceiros];

— a partir de 1 de Julho de 2014, [nome da transportadora aérea] manterá uma base de dados de agentes reconhecidos, expedidores conhecidos e expedidores avençados dos países terceiros, disponibilizando-a para inspecção;

— [nome da transportadora aérea] cooperará plenamente em todas as inspecções, consoante as necessidades, e facultará acesso a todos os documentos e à base de dados supracitada, a pedido dos inspectores;

— [nome da transportadora aérea] informará [nome da autoridade competente] sobre eventuais violações graves da segurança e eventuais circunstâncias suspeitas que possam ser relevantes para a segurança da carga/correio aéreos no país terceiro, nomeadamente eventuais tentativas de ocultação de artigos proibidos nas remessas; e

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

a) cessar a sua actividade ou mudar de nome;

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

c) deixar de poder cumprir as exigências da legislação da União Europeia que define os requisitos aplicáveis à carga/correio aéreos transportados de países terceiros para a União Europeia.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo:

Data:

Assinatura:

▼M11

**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/ao EEE [1] no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nela referidas [2].

A [nome da transportadora aérea] só pode ser designada «transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro» (ACC3) após apresentação e aceitação de um relatório de validação UE pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, Noruega ou Suíça para o efeito e introdução das informações relativas à ACC3 na ►M17 base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄.

Se o relatório estabelecer um incumprimento das medidas de segurança nele mencionadas, este pode conduzir à revogação da designação de [nome da transportadora aérea] como ACC3, já obtida para este aeroporto, o que impedirá a [nome da transportadora aérea] de transportar carga ou correio aéreo para a área UE/EEE deste aeroporto.

O relatório é válido por cinco anos e, como tal, expirará, o mais tardar, em.

Em nome de [nome da transportadora aérea] declaro que:

— A [nome da transportadora aérea] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo das normas confirmadas pelo relatório.

— Quaisquer alterações das operações de [nome da transportadora aérea] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:

  1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.7 do apêndice 6-C3 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;

  2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.

— A [nome da transportadora aérea] informará a autoridade que a designou como ACC3 se [nome da transportadora aérea] cessar a sua atividade, deixar de tratar carga/correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados neste relatório.

— A [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].

Em nome de [nome da transportadora aérea], assumo plena responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

---

[1] Aeroportos situados nos seguintes países: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Suécia, bem como Islândia, Noruega e Suíça.

[2] Regulamento (UE) n.º 185/2010, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 859/2011.

▼M15

**APÊNDICE 6-H2**

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — AGENTE RECONHECIDO DE UM PAÍS TERCEIRO VALIDADO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO (RA3)

Em nome de [nome do RA3], tomo nota do seguinte:

O presente relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE/ao EEE no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nela referidas.

[Nome do RA3] só pode ser designado «agente reconhecido de um país terceiro validado pela UE para efeitos da segurança da aviação» (RA3) após ter concluído com êxito a validação UE para efeitos da segurança da aviação realizada por um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação que figure na base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos.

Se o relatório estabelecer um incumprimento das medidas de segurança previstas, tal poderá conduzir à revogação da designação de [nome do RA3] como RA3 anteriormente obtida por essa instalação, o que impedirá [nome do RA3] de entregar carga ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários e com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a outro RA3.

O relatório é válido por cinco anos, pelo que expira, o mais tardar, em ….

Em nome de [nome do RA3] declaro que:

a) [nome do RA3] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

b) Quaisquer alterações das operações de [nome do RA3] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:

   (1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.8 do apêndice 6-C2 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;

   (2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.

c) Se [nome do RA3] cessar a sua atividade, deixar de tratar de carga aérea/ /correio aéreo ou de poder satisfazer os requisitos validados no presente relatório, [nome do RA3] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entrega carga aérea e/ou correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários.

d) [nome do RA3] manterá o nível de segurança confirmado no presente 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 RA3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome do RA3].

Em nome de [nome do RA3], assumo plena responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Função na empresa:

Data:

Assinatura:

▼M15

**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 KC3], tomo nota do seguinte:

O presente relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE/ao EEE ([1]) no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nelas referidas ([2]).

[Nome do KC3] só pode ser designado «expedidor conhecido de um país terceiro validado UE para feitos da segurança da aviação» (KC3) após ter concluído com êxito a validação UE para efeitos da segurança da aviação realizada por um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação que figure na base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos.

Se o relatório estabelecer um incumprimento das medidas de segurança previstas, tal poderá conduzir à revogação da designação de [nome do KC3] como KC3 anteriormente obtida por essa instalação, o que impedirá [nome do KC3] de entregar carga ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários e com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3.

O relatório é válido por cinco anos, pelo que expira, o mais tardar, em ….

Em nome de [nome do KC3] declaro que:

a) [nome do KC3] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

b) Quaisquer alterações das operações de [nome do KC3] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:

   (1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C4 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;

   (2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.

c) Se [nome do KC3] cessar a sua atividade, deixar de tratar de carga aérea/ /correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados o presente relatório [nome do KC3] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entrega carga aérea e/ou correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários.

d) [nome do KC3] manterá o nível de segurança confirmado o presente 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 KC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome do KC3].

Em nome de [nome do KC3], assumo plena responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Função na empresa:

Data:

Assinatura:

([1]) Aeroportos situados nos seguintes países: 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, Suécia, bem como Islândia, Noruega e Suíça.

([2]) Regulamento (UE) n.º 185/2010, com a redação que lhe foi dada pelos Regulamentos de Execução (UE) n.º 859/2011 e (UE) n.º 1082/2012.

▼M6

**APÊNDICE 6-I**

As disposições relativas à carga de alto risco são estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

**APÊNDICE 6-J**

As disposições relativas à utilização de equipamento de rastreio são estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼B

## 7. **CORREIO E MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA**

### 7.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

Salvo indicação em contrário ou se a aplicação dos controlos de segurança referidos nos capítulos 4, 5 e 6, respectivamente, 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 SEREM CARREGADOS PARA UMA AERONAVE

7.1.1 Antes de serem carregados para o porão de uma aeronave, o correio e material da transportadora aérea serão 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 para qualquer outra parte de uma aeronave que não o porão, o correio e material da transportadora aérea serão sujeitos a rastreio e protegidos de acordo com as disposições do capítulo 4 aplicáveis à bagagem de cabina.

7.1.3 O correio e material da transportadora aérea a serem carregados para uma aeronave serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

### 7.2. MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA DESTINADO AO PROCESSAMENTO DOS PASSAGEIROS E DA BAGAGEM

7.2.1 O material da transportadora aérea destinado ao processamento dos passageiros e da bagagem, que possa ser utilizado para comprometer a segurança da aviação, será protegido e mantido sob vigilância para evitar o acesso não autorizado.

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

7.2.2 Os materiais usados e/ou descartados que possam ser utilizados para facilitar o acesso não autorizado ou para mover bagagem para as zonas restritas de segurança ou para a aeronave devem ser destruídos ou invalidados.

7.2.3 Os sistemas de controlo das partidas e os sistemas de admissão e registo (*check-in*) serão geridos de modo a impedir o acesso não autorizado.

O auto-registo (*self check-in*) que pode ser utilizado pelos passageiros será considerado como acesso autorizado a esses sistemas.

## 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 de acordo 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.

▼B

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 excepção de:

a) bagagem de cabina

b) artigos transportados por outras pessoas que não os 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 directamente 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 directamente à aeronave.

8.0.3 As provisões serão consideradas 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.

▼M9

8.0.4 A lista de artigos proibidos nas provisões de bordo é a mesma que a estabelecida no apêndice 4-C.

▼B

8.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA

8.1.1. **Controlos de segurança – disposições gerais**

8.1.1.1 As provisões de bordo serão rastreadas antes de serem levadas para uma zona restrita de segurança, excepto 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 de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efectuados até à entrega na aeronave; ou

b) tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários por um fornecedor reconhecido e tiverem sido protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efectuados 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 tiverem sido protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efectuados até à entrega à transportadora aérea ou ao fornecedor reconhecido.

8.1.1.2 As provisões de bordo recebidas de um fornecedor reconhecido ou de um fornecedor conhecido, que apresentem sinais de adulteração ou em relação às quais se suspeite que não tenham sido protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos foram efectuados, devem ser sujeitas a rastreio.

8.1.1.3 Os controlos de segurança das provisões de bordo serão ainda sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

8.1.2. **Rastreio**

8.1.2.1 Os meios ou métodos utilizados no rastreio das provisões de bordo devem ter em consideração a natureza das provisões e ser suficientemente fiáveis para garantir, de forma razoável, que as mesmas não contêm artigos proibidos escondidos.

▼B

8.1.2.2 O rastreio das provisões de bordo será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M18

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 o método da alínea a);

f) cães detetores de explosivos em combinação com o método da alínea a).

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o objeto contém ou não artigos proibidos, deve rejeitá-lo ou submetê-lo a novo rastreio até obter um resultado satisfatório.

▼B

8.1.3. **Aprovação de fornecedores reconhecidos**

8.1.3.1 Os fornecedores reconhecidos serão aprovados pela autoridade competente.

A aprovação como fornecedor reconhecido será restrita a um local específico.

Qualquer entidade que garanta os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5 e entregue provisões de bordo directamente às aeronaves deve ser aprovada como fornecedor reconhecido. O acima disposto não se aplica às transportadoras aéreas que efectuam elas próprias esses controlos de segurança e entregam as provisões exclusivamente às suas próprias aeronaves.

8.1.3.2 A autoridade competente de cada Estado-Membro definirá no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 as responsabilidades pela aplicação do seguinte procedimento de aprovação de fornecedores reconhecidos:

a) A entidade requererá 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 apresentará à autoridade competente um programa de segurança. Esse programa descreverá os métodos e procedimentos que o fornecedor deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do ponto 8.1.5. O programa descreverá ainda o modo como o fornecedor deve controlar, ele próprio, o cumprimento desses métodos e procedimentos.

▼B

O candidato apresentará igualmente a «Declaração de compromisso – fornecedor reconhecido de provisões de bordo» que consta do Apêndice 8-A. Esta declaração será assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança.

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente.

b) A autoridade competente, ou um ►M11 agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ◄ agindo em seu nome, examinará o programa de segurança e procederá depois a uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do ponto 8.1.5.

c) Se considerar satisfatórias as informações fornecidas em cumprimento das alíneas a) e b), a autoridade competente pode aprovar o fornecedor como fornecedor reconhecido para as instalações especificadas. Se considerar insatisfatórias as informações fornecidas, a autoridade comunicará a sua justificação de imediato à entidade que requereu a aprovação como fornecedor reconhecido.

8.1.3.3 O fornecedor reconhecido será reavaliado a intervalos regulares não superiores a 5 anos. Esta reavaliação incluirá uma verificação no local para apurar se o fornecedor reconhecido continua a cumprir os requisitos do ponto 8.1.5.

Uma inspecção às instalações do fornecedor reconhecido efectuada 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 retirar-lhe-á imediatamente 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 que garanta os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5 e entregue provisões de bordo, embora não directamente às aeronaves, deve ser designada como fornecedor conhecido pela empresa à qual fornece as provisões. O acima disposto não se aplica a fornecedores reconhecidos.

▼M9

8.1.4.2 Para ser designada como fornecedor conhecido, a entidade deve entregar a cada uma das empresas às quais fornece provisões a «Declaração de compromisso – fornecedor conhecido de provisões de bordo» que consta do apêndice 8-B. Esta declaração será assinada pelo representante legal.

A declaração assinada deve ser conservada como meio de validação pela empresa à qual o fornecedor conhecido fornece provisões.

▼B

8.1.4.3 Se não forem efectuadas quaisquer entregas no período de dois anos, o estatuto de fornecedor conhecido expirará.

8.1.4.4 Se a autoridade competente ou a empresa à qual o fornecedor conhecido fornece provisões considerar que este deixou de cumprir os requisitos do ponto 8.1.5.1, a empresa retirar-lhe-á o estatuto de fornecedor conhecido.

▼M9

8.1.5. **Controlos de segurança a aplicar 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) nomear uma pessoa responsável pela segurança na empresa; e

b) assegurar que as pessoas que têm 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; e

c) impedir o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões de bordo; e

d) assegurar, de forma razoável, que não são escondidos artigos proibidos nas provisões de bordo; 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 será aplicável durante o transporte no lado ar.

8.1.5.2 Se um fornecedor conhecido recorre a outra empresa que não é um fornecedor conhecido da transportadora aérea ou um fornecedor reconhecido para o transporte de provisões, o fornecedor conhecido deve garantir que todos os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5.1 são cumpridos.

8.1.5.3 Os controlos de segurança a aplicar pelas transportadoras aéreas e pelos fornecedores reconhecidos serão também sujeitos às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada separadamente.

▼B

8.2. PROTECÇÃO DAS PROVISÕES DE BORDO

As disposições específicas relativas à protecção das provisões de bordo encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M1

8.3. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA AS PROVISÕES DE BORDO DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GELES E DE SACOS INVIOLÁVEIS

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.

▼M1

2. Após recepção 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 geles e os sacos invioláveis têm obrigatoriamente de ser protegidos contra interferências.

3. Os pormenores das disposições adicionais de segurança para as provisões de bordo de líquidos, aerossóis e geles e de sacos invioláveis são estabelecidos numa decisão publicada em separado.

▼B

**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, de 11 de Março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus actos de execução,

Declaro que:

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

— 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 cumprir todas as alterações relevantes que venham a ser futuramente introduzidas na legislação comunitária, a não ser que a [nome da empresa] informe a/o [nome da autoridade competente] que não pretende continuar a entregar provisões de bordo directamente às aeronaves (e, por conseguinte, pretende cessar a actividade como fornecedor reconhecido),

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

  a) quaisquer alterações menores ao seu programa de segurança, como sejam o nome da empresa, o nome da pessoa responsável pela segurança ou os dados de contacto, prontamente ou 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 afectar o cumprimento da legislação comunitária aplicável 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 comunitária aplicável, a [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspecções, sempre que for necessário, e a fornecer acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspectores,

— a [nome da empresa] comunicará à/ao [nome da autoridade competente] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para a segurança das provisões de bordo, em particular qualquer tentativa de esconder artigos proibidos nas provisões,

▼M9

— a [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e tem conhecimento das suas responsabilidades em matéria de segurança, ao abrigo do programa de segurança da empresa; e

▼B

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

  a) cessar a sua actividade;

  b) deixar de entregar provisões de bordo directamente às aeronaves; ou

  c) deixar de poder cumprir os requisitos da legislação comunitária aplicável.

Assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

▼M9

**APÊNDICE 8-B**

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

*FORNECEDOR CONHECIDO DE PROVISÕES DE BORDO*

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus atos de execução,

Declaro que:

— a [nome da empresa] compromete-se:

a) a designar uma pessoa responsável pela segurança na empresa; e

▼M17

b) a assegurar que as pessoas que têm acesso às provisões de bordo recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, compromete-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 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 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 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010; e

▼M9

c) a impedir o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões de bordo; e

d) a assegurar, de forma razoável, que não são escondidos artigos proibidos nas provisões de bordo; e

e) a aplicar selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões de bordo, ou protegê-los fisicamente (este ponto não será aplicável durante o transporte no lado ar).

Quando se recorrer a outra empresa que não é um fornecedor conhecido da transportadora aérea ou um fornecedor reconhecido para o transporte de provisões, a [nome da empresa] assegurará que todos os controlos de segurança acima enumerados são cumpridos.

— para assegurar o cumprimento, a [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspeções, sempre que for necessário, e a fornecer acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspetores,

— a [nome da empresa] comunicará à/ao [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 a segurança das provisões de bordo, nomeadamente qualquer tentativa de esconder artigos proibidos nas provisões,

— a [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e tem conhecimento das suas responsabilidades de segurança; e

— a [nome da empresa] informará a/o [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 da UE aplicável.

Assumo inteira responsabilidade pela presente declaração.

Representante legal

Nome:

Data:

Assinatura:

▼B

## 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.

9.0.2 Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

▼M17

a) «provisões do aeroporto», todos os artigos destinados a ser 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

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.

▼M9

9.0.4 A lista dos artigos proibidos nas provisões do aeroporto é idêntica à do apêndice 4-C.

▼B

9.1. CONTROLOS DE SEGURANÇA

9.1.1. **Controlos de segurança – disposições gerais**

▼M9

9.1.1.1 As provisões do aeroporto serão rastreadas antes de ser autorizada a sua entrada nas zonas restritas 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 de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados até à entrega na zona restrita de segurança; ou

▼M17

b) tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários respeitantes à provisões 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 sua entrega na zona restrita de segurança.

▼B

9.1.1.2 As provisões do aeroporto que têm origem na zona restrita de segurança podem ser isentas desses controlos de segurança.

9.1.1.3 As provisões do aeroporto recebidas de um fornecedor conhecido, que apresentem sinais de adulteração ou em relação às quais se suspeite que não tenham sido protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que os controlos foram efectuados, devem ser sujeitas a rastreio.

9.1.1.4 Aquando da entrega no estabelecimento comercial na zona restrita de segurança, as provisões do aeroporto devem ser objecto de controlo visual pelo pessoal do estabelecimento comercial, a fim de garantir que não apresentam sinais de adulteração.

9.1.2. **Rastreio**

▼B

9.1.2.1 Os meios ou métodos utilizados no rastreio das provisões do aeroporto devem ter em consideração a natureza das provisões e ser suficientemente fiáveis para garantir, de forma razoável, que as provisões não contêm artigos proibidos escondidos.

9.1.2.2 O rastreio das provisões do aeroporto será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M18

9.1.2.3 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 o método da alínea a);

f) cães detetores de explosivos em combinação com o método da alínea a).

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o objeto contém ou não artigos proibidos, deve rejeitá-lo ou submetê-lo a novo rastreio até obter um resultado satisfatório.

▼B

9.1.3. **Designação de fornecedores conhecidos**

9.1.3.1 Qualquer entidade que garanta os controlos de segurança referidos no ponto 9.1.4 e entregue provisões do aeroporto deve ser designada como fornecedor conhecido pelo operador aeroportuário.

▼M9

9.1.3.2 Para ser designada como fornecedor conhecido, a entidade deve entregar ao operador aeroportuário a «Declaração de compromisso – fornecedor conhecido de provisões do aeroporto» que consta do apêndice 9-A. Esta declaração será assinada pelo representante legal.

A declaração assinada deve ser conservada como meio de validação pelo operador aeroportuário.

▼B

9.1.3.3 Se não forem efectuadas quaisquer entregas no período de dois anos, o estatuto de fornecedor conhecido expirará.

9.1.3.4 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 retirar-lhe-á imediatamente o estatuto de fornecedor conhecido.

▼M9

9.1.4. **Controlos de segurança a aplicar pelos fornecedores conhecidos ou pelos operadores aeroportuários**

Um fornecedor conhecido de provisões do aeroporto ou um operador aeroportuário que entrega provisões na zona restrita de segurança deve:

a) nomear uma pessoa responsável pela segurança na empresa; e

b) assegurar que as pessoas que têm 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; e

c) impedir o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões do aeroporto; e

d) assegurar, de forma razoável, que não são escondidos 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.

▼M9

O disposto na alínea e) não será aplicável durante o transporte no lado ar.

Se um fornecedor conhecido recorre a outra empresa que não é um fornecedor conhecido do operador aeroportuário para o transporte de provisões para o aeroporto, o fornecedor conhecido deve garantir que todos os controlos de segurança enumerados no presente ponto são cumpridos.

▼B

9.2. PROTECÇÃO DAS PROVISÕES DO AEROPORTO

As disposições específicas relativas à protecção das provisões do aeroporto encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M1

9.3. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA AS PROVISÕES DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GELES E DE SACOS INVIOLÁVEIS

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.

2. Após recepção na zona do lado ar ou na zona restrita de segurança e até à sua venda final no espaço comercial, os líquidos, aerossóis e geles e os sacos invioláveis têm obrigatoriamente de ser protegidos contra interferências.

3. Os pormenores das disposições adicionais de segurança para as provisões de líquidos, aerossóis e geles e de sacos invioláveis são estabelecidos numa decisão publicada em separado.

▼M9

**APÊNDICE 9-A**

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO

*FORNECEDOR CONHECIDO DE PROVISÕES DO AEROPORTO*

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e com os seus atos de execução,

Declaro que:

— A [nome da empresa]

a) nomeará uma pessoa responsável pela segurança na empresa; e

▼M17

b) a assegurar que as pessoas que têm acesso às provisões do aeroporto recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, compromete-se a assegurar que as pessoas que realizam o rastreio das provisões do aeroporto recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 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 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010; e

▼M9

c) impedirá o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões do aeroporto; e

d) assegurará, de forma razoável, que não são escondidos artigos proibidos nas provisões do aeroporto; e

e) aplicará selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões do aeroporto, ou protegê-los-á fisicamente (este ponto não será aplicável durante o transporte no lado ar).

▼M9

Quando se recorrer a outra empresa que não é um fornecedor conhecido do operador aeroportuário para o transporte das provisões, a [nome da empresa] assegurará que todos os controlos de segurança acima enumerados são cumpridos.

— para assegurar o cumprimento, a [nome da empresa] compromete-se a cooperar plenamente em todas as inspeções, sempre que for necessário, e a fornecer acesso a todos os documentos que lhe sejam solicitados pelos inspetores,

— a [nome da empresa] comunicará ao [operador aeroportuário] qualquer violação grave da segurança e qualquer situação suspeita que possa ser relevante para a segurança das provisões do aeroporto, em particular qualquer tentativa de esconder artigos proibidos nas provisões,

— a [nome da empresa] assegurará que todo o pessoal competente recebe formação em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e tem conhecimento das suas responsabilidades de segurança; e

— a [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 inteira responsabilidade pela presente declaração.

Representante legal

Nome:

Data:

Assinatura:

▼B

## 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 confirmação emitida pela autoridade competente, ou em seu nome, atestando que a pessoa concluiu com êxito a formação adequada e possui as competências necessárias para desempenhar, com um nível de qualidade 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 de educação ou emprego qualquer intervalo superior a 28 dias.

11.0.4 As competências adquiridas pela pessoa antes do seu recrutamento podem ser levadas em conta na avaliação das necessidades de formação previstas na presente secção.

▼M11

_____

▼B

11.1. RECRUTAMENTO

11.1.1 As pessoas que são 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 devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal.

11.1.2 As pessoas que são 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 devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal ou uma verificação dos antecedentes laborais. 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 ou uma verificação dos antecedentes laborais.

11.1.3 De acordo com a regulamentação comunitária e nacional, um inquérito pessoal deve, no mínimo:

a) determinar a identidade da pessoa com base em documentos comprovativos;

b) abranger a verificação dos registos criminais em todos os países de residência durante, pelo menos, os 5 anos anteriores; e

c) abranger a verificação dos registos de emprego, de educação e de quaisquer intervalos durante, pelo menos, os 5 anos anteriores.

11.1.4 De acordo com a regulamentação comunitária e nacional, uma verificação dos antecedentes laborais deve, no mínimo:

a) determinar a identidade da pessoa com base em documentos comprovativos;

b) abranger a verificação dos registos de emprego, de educação e de quaisquer intervalos durante, pelo menos, os 5 anos anteriores; e

c) exigir que a pessoa assine uma declaração em que especifique quaisquer antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os 5 anos anteriores.

▼M17

11.1.5. O inquérito pessoal ou a verificação dos antecedentes laborais deverão ser realizados antes de a pessoa receber formação em matéria de segurança que implique o acesso a informação não pública. Os inquéritos pessoais serão repetidos a intervalos regulares não superiores a cinco anos.

▼B

11.1.6 O processo de recrutamento de todas as pessoas recrutadas nos termos dos pontos 11.1.1 e 11.1.2 deve incluir, pelo menos, uma fase de candidatura por escrito e uma entrevista pessoal, a fim de permitir uma avaliação inicial das capacidades e aptidões do candidato.

11.1.7 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 devem ser alertadas para a natureza desses requisitos no início do processo de recrutamento.

Essas capacidades e aptidões serão avaliadas durante o processo de recrutamento e antes da realização de qualquer estágio.

11.1.8 Os registos de recrutamento, incluindo os resultados de quaisquer testes de avaliação efectuados, serão guardados para todas as pessoas recrutadas ao abrigo dos pontos 11.1.1 e 11.1.2, pelo menos durante a vigência dos respectivos contratos de trabalho.

11.2. FORMAÇÃO

11.2.1. **Obrigações gerais de formação**

11.2.1.1 As pessoas devem ter concluído, com êxito, a devida formação antes de serem autorizadas a executar os controlos de segurança sem supervisão.

▼B

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 seus actos 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 seus actos 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 devem ser guardados para todas as pessoas que receberam formação, pelo menos durante a vigência dos respectivos contratos de trabalho.

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 actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento do enquadramento legal da segurança da aviação;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança;

d) conhecimento dos procedimentos de controlo de acessos;

e) conhecimento dos sistemas de cartões de identificação usados no aeroporto;

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 reacções humanas podem afectar a segurança; e

k) capacidade de comunicar de uma forma clara e confiante.

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 rastreio de segurança e funciona o processo de rastreio;

b) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

c) capacidade de resposta adequada em caso de detecção 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;

e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

f) competências interpessoais, em particular 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 com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

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 correctamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

l) conhecimento dos requisitos de protecção 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 actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança na cadeia de aprovisionamento;

d) capacidade de identificar artigos proibidos;

e) capacidade de resposta adequada em caso de detecção 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 esconder artigos proibidos;

h) conhecimento dos procedimentos de emergência;

i) conhecimento dos requisitos de protecção da carga e do correio;

e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

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 diferentes tipos de carga e correio;

l) conhecimento das técnicas de revista manual;

m) capacidade de realizar revistas manuais com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

n) capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

o) capacidade de interpretar correctamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

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 actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

▼B

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança na cadeia de aprovisionamento;

d) capacidade de identificar artigos proibidos;

e) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

f) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

g) conhecimento dos procedimentos de emergência;

h) conhecimento das capacidades e limitações do equipamento de segurança ou dos métodos de rastreio utilizados;

e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

i) conhecimento das técnicas de revista manual;

j) capacidade de realizar revistas manuais com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

k) capacidade de operar o equipamento de segurança utilizado;

l) capacidade de interpretar correctamente as imagens produzidas pelo equipamento de segurança; e

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 detecção de artigos proibidos;

c) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

d) conhecimento dos procedimentos de emergência;

e) conhecimento das técnicas de controlo de veículos; e

f) capacidade de realizar controlos de veículos com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos;

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 livre-trânsitos de veículos, que conferem acesso ao lado ar e capacidade de identificar essas autorizações;

d) conhecimento dos procedimentos para realizar rondas e interpelar pessoas e das circunstâncias em que alguém deve ser interpelado ou denunciado; e

▼B

e) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

f) conhecimento dos procedimentos de emergência; e

g) competências interpessoais, em particular 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 da aeronave deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis às verificações de segurança da aeronave;

b) conhecimento da configuração do(s) tipo(s) de aeronaves em que a pessoa deve executar as verificações de segurança da aeronave;

c) capacidade de identificar artigos proibidos;

d) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

e) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos; e

f) capacidade de realizar verificações de segurança da aeronave com a minúcia suficiente para garantir, de forma razoável, a detecção de artigos proibidos escondidos.

11.2.3.7 A formação das pessoas que executam funções de protecção das aeronaves deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento das formas de protecção e prevenção do acesso não autorizado às aeronaves;

▼M17

b) conhecimento dos procedimentos de selagem de aeronaves, quando aplicável à pessoa que recebe formação;

▼B

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.

11.2.3.8 A formação das pessoas que executam funções de reconciliação da bagagem deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança;

d) capacidade de resposta adequada em caso de detecção de artigos proibidos;

e) conhecimento dos procedimentos de emergência;

f) conhecimento dos requisitos e das técnicas de reconciliação de bagagem e de passageiros; e

g) conhecimento dos requisitos de protecção do material da transportadora aérea destinado ao processamento dos passageiros e da bagagem.

▼B

11.2.3.9 ►M17 A formação das pessoas que realizam outros controlos de segurança da carga e do correio, que não sejam rastreios, deverá proporcionar as seguintes competências: ◄

a) conhecimento dos actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança na cadeia de aprovisionamento;

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 detecção de artigos proibidos;

h) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

i) conhecimento dos requisitos de protecção da carga e do correio; e

j) conhecimento dos requisitos de transporte, se for caso disso.

11.2.3.10 A formação das pessoas que executam outros controlos de segurança, que não 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 actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os 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 detecção de artigos proibidos;

h) conhecimento das formas como se podem esconder artigos proibidos;

i) conhecimento dos requisitos de protecção aplicáveis ao correio e material da transportadora aérea, às provisões de bordo e às provisões do aeroporto, conforme for o caso; e

j) conhecimento dos requisitos de transporte, se for caso disso.

▼B

11.2.4. **Formação específica para os supervisores directos 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 seguintes competências:

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 detecção de artigos proibidos;

e) conhecimento dos procedimentos de emergência;

f) capacidade de dar orientações e formação em contexto real de trabalho e capacidade de motivação;

e quando as tarefas atribuídas à pessoa o exigirem:

g) conhecimento de técnicas de gestão de conflitos; e

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 cumprem 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, comunitários e internacionais de controlo da qualidade;

c) capacidade de motivação;

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 emitida uma autorização de acesso sem escolta às zonas restritas de segurança. ►**M17** Por razões objetivas, a autoridade competente poderá dispensar essas pessoas desta formação obrigatória se o referido acesso se limitar às zonas do terminal acessíveis aos passageiros. ◄

11.2.6.2 A formação de sensibilização para a segurança deve proporcionar as seguintes competências:

a) conhecimento dos actos de interferência ilícita na aviação civil e dos actos terroristas ocorridos no passado e das ameaças actuais;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

c) conhecimento dos objectivos e da organização da segurança da aviação, incluindo as obrigações e responsabilidades das pessoas que executam os controlos de segurança;

▼B

d) compreensão de como se configura o posto de rastreio de segurança 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; e

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 prestar prova de que compreenderam todas as matérias referidas no ponto 11.2.6.2 antes de lhes ser emitida uma autorização de acesso sem escolta às zonas restritas de segurança.

▼M9

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;

b) conhecimento dos requisitos legais aplicáveis;

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 os controlos de segurança;

d) conhecimento dos procedimentos de denúncia; e

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 prestar prova de que compreenderam todas as matérias referidas no presente ponto antes da sua entrada em funções.

▼M8

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

b) recertificação, pelo menos de 3 em 3 anos, para os operadores de equipamentos de raios X ou SDE ou para os examinadores humanos de scâneres de segurança; e

c) recertificação ou reaprovação, pelo menos de 5 em 5 anos, para as restantes pessoas.

▼M17

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.

▼M8

11.3.2 Os operadores de equipamentos de raios X ou SDE ou os examinadores humanos de scâneres de segurança devem, no âmbito do processo de certificação ou aprovação inicial, passar 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 ou dos examinadores humanos de scâneres de segurança deve incluir não só o teste normalizado de interpretação de imagens como uma avaliação do seu desempenho operacional.

▼M8

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 são retiradas.

11.3.5 Os registos de certificação ou aprovação são conservados para todas as pessoas certificadas ou aprovadas, pelo menos durante a vigência dos respectivos contratos de trabalho.

▼B

11.4. FORMAÇÃO CONTÍNUA

11.4.1 Os operadores de equipamento de raios X ou SDE serão sujeitos a formação contínua com componentes de treino e de teste do reconhecimento de imagens, a 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 utilizada uma biblioteca 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 esse equipamento durante, pelo menos, um terço das suas horas de trabalho.

Os resultados dos testes serão registados e facultados à pessoa, podendo ser levados em consideração no âmbito do processo de recertificação ou reaprovação.

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. Deve ser usada uma biblioteca de imagens com um mínimo de 1 000 imagens de, pelo menos, 250 artigos diferentes, incluindo imagens de componentes de artigos de ameaça, apresentando-se cada artigo numa variedade de posições diferentes. Deve haver uma selecção imprevisível de imagens da biblioteca durante os treinos e testes.

Para efeitos de formação PIA em contexto real de trabalho, a biblioteca PIA deve conter um mínimo de 6 000 imagens de, pelo menos, 1 500 artigos de ameaça diferentes, incluindo imagens de componentes de artigos de ameaça, apresentando-se cada artigo numa variedade de posições diferentes.

▼M8

11.4.1.1 Os examinadores humanos de scâneres de segurança devem ser sujeitos a formação periódica, com componentes de treino e de teste de reconhecimento de imagens. Esta deve ser ministrada sob a forma de formação teórica em sala de aula e/ou assistida por computador, com uma duração mínima de 6 horas por semestre.

Os resultados dos testes são registados e facultados à pessoa, podendo ser tomados em consideração no âmbito do processo de recertificação ou reaprovação.

▼B

11.4.2 As pessoas que executam as tarefas enumeradas no ponto 11.2 e não são abrangidas pelo ponto 11.4.1 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:

▼M9

a) relativamente às competências adquiridas durante a formação inicial, específica e de sensibilização em matéria de segurança, pelo menos a 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

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 tenham conhecimento imediato das novas ameaças e dos requisitos legais quando estes tiverem de ser aplicados.

Os requisitos estabelecidos na alínea a) não serão aplicáveis às competências adquiridas em acções de formação específicas, que já não sejam necessárias para o desempenho das funções atribuídas à pessoa.

11.4.3 Os registos de formação contínua devem ser guardados para todas as pessoas que receberam formação, pelo menos durante a vigência dos respectivos contratos de trabalho.

▼M11

11.5. QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTORES

11.5.1. A autoridade competente deve manter ou ter acesso a listas de instrutores certificados que cumpram os requisitos estabelecidos nos pontos 11.5.2 ou 11.5.3.

11.5.2. Os instrutores devem ter preenchido devidamente um inquérito pessoal de acordo com o ponto 11.1.3 e apresentar prova das suas qualificações ou conhecimentos pertinentes.

11.5.3. Os instrutores que foram recrutados ou já ministravam a formação especificada no presente regulamento antes da sua entrada em vigor devem, no mínimo, demonstrar à autoridade competente que:

▼M17

a) Possuem os conhecimentos e as competências especificados no ponto 11.5.4; e

▼M11

b) Ministram exclusivamente os cursos aprovados pela autoridade competente de acordo com o ponto 11.2.1.3.

11.5.4. ►M17 Para se obter a certificação como instrutor qualificado para ministrar a formação especificada nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e nos pontos 11.2.4 (salvo no caso da formação dos supervisores afetos exclusivamente à supervisão das pessoas a que se referem os pontos 11.2.3.6 a 11.2.3.10) e 11.2.5, é necessário conhecer o ambiente de trabalho no domínio pertinente da segurança da aviação e possuir qualificações e competências nas seguintes áreas: ◄

a) Técnicas de instrução; e

b) Temas de segurança a abordar.

11.5.5. A autoridade competente ministra ela própria a formação para instrutores ou aprova e mantém uma lista dos cursos de formação adequados em matéria de segurança. A autoridade competente assegura que os instrutores recebem periodicamente formação ou informações sobre os progressos realizados nas áreas relevantes.

11.5.6. Se constatar que a formação ministrada por um instrutor qualificado deixou de permitir adquirir as competências necessárias, a autoridade competente pode retirar a aprovação do curso ou providenciar a suspensão do formador ou a sua remoção da lista de instrutores qualificados, conforme adequado.

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 seus diplomas de execução.

11.6.2. **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 seus diplomas de execução;

▼**M11**

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. Deve consistir, no mínimo, em:

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 de carga 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) Independência em relação ao setor validado, salvo indicação em contrário;

b) 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.

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 ser 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

a) Ter sido sujeito a um inquérito pessoal, em conformidade com o ponto 11.1.3, que deve ser atualizado pelo menos de 5 em 5 anos;

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;

([1]) JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

▼**M11**

c) Possuir conhecimentos teóricos e experiência prática suficientes no domínio do controlo da qualidade, bem como as respetivas competências e atributos pessoais, para recolher, registar e avaliar conclusões 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.

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.

11.6.3.8 A aprovação de um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação cessa após um prazo máximo de 5 anos.

11.6.4. **Reconhecimento e suspensão de agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação**

11.6.4.1 Um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação não pode ser considerado aprovado enquanto as informações que lhe dizem respeito não constarem da ►**M17** base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄. Cada agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve dispor de comprovativos do seu estatuto emitidos pela autoridade competente ou em nome desta. Durante o período em que a ►**M17** base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄ não conseguir acomodar as entradas relativas aos agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação, a autoridade competente comunica os elementos necessários respeitantes ao agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação à Comissão, que os disponibilizará a todos os Estados-Membros.

11.6.4.2 Os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação aprovados são reconhecidos por todos os Estados-Membros.

▼**M11**

11.6.4.3 Se um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação demonstrar que deixou de satisfazer os requisitos mencionados nos pontos 11.6.3.1 ou 11.6.3.5, a(s) autoridade(s) competente(s) que o aprovou(aram) deve(m) retirar a aprovação e suprimir o agente de validação da ►**M17** base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento ◄.

11.6.4.4 Associações setoriais e entidades sob a sua responsabilidade que exploram programas de garantia de qualidade podem ser aprovadas como agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação, desde que medidas equivalentes a estes programas 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 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 6Fiii.

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, comentada pela entidade validada com a precisão necessária,

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 contidos na 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 validade 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.

11.6.5.6 Por norma, o relatório deve ser redigido em inglês e entregue à autoridade competente, quando aplicável, bem como à entidade validada, no prazo máximo de um mês após a verificação no local.

▼M11

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 seus diplomas de execução devem ser reconhecidas nos outros Estados-Membros.

**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, empregado 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 avaliação exaustivas de 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 da 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 averiguação e da avaliação, sempre que várias entidades são validadas numa ação conjunta.

h) Confirmo que não aceitei quaisquer benefícios financeiros ou de outra natureza, para além de uma taxa razoável pela validação e de um reembolso das despesas de viagem e alojamento.

Assumo plena responsabilidade pelo relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

Nome da pessoa que procedeu à validação:

Nome do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação:

Data:

Assinatura:

▼B

12. **EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

12.0. DISPOSIÇÕES GERAIS

12.0.1 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 adoptar as medidas necessárias para garantir que o equipamento cumpre as normas estabelecidas no presente capítulo.

A autoridade competente deve disponibilizar aos fabricantes as informações classificadas de acordo com a Decisão (CE) n.º 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão [1], quando estes tiverem necessidade de tomar conhecimento das mesmas.

[1] JO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

▼B

12.0.2 Todas as partes do equipamento de segurança devem ser sujeitas a testes de rotina.

▼M18

12.0.3 Os fabricantes devem apresentar um conceito de operações e o equipamento deve ser utilizado em conformidade com esse conceito.

▼B

12.1. PÓRTICOS DE DETECÇÃO DE METAIS (PDM)

12.1.1. **Princípios gerais**

12.1.1.1 Os pórticos de detecção de metais (PDM) devem ser capazes de detectar e sinalizar, por meio de um alarme, a presença de objectos metálicos específicos, tanto isolados como combinados.

12.1.1.2 A detecção pelo PDM não deve depender da posição nem da orientação do objecto 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 sinalizar que o equipamento está em funcionamento.

12.1.1.5 Os meios para ajustar as definições de detecção do PDM devem ser protegidos e de acesso exclusivo a pessoas autorizadas.

12.1.1.6 O PDM deve emitir um alarme visual e sonoro quando detecta objectos metálicos, conforme referido no ponto 12.1.1.1. Ambos os tipos de alarme devem ser perceptíveis num raio de 2 metros.

12.1.1.7 O alarme visual deve indicar a intensidade do sinal detectado pelo PDM.

12.1.1.8 O PDM deve ser posicionado de modo a garantir que não é afectado por qualquer fonte de interferência.

▼M10

12.1.2. **Normas aplicáveis aos PDM**

12.1.2.1 Existem duas normas aplicáveis aos PDM. Os requisitos específicos relativos a estas normas estão estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

12.1.2.2. Todos os PDM exclusivamente utilizados no rastreio das pessoas que não sejam passageiros deverão cumprir, no mínimo, a norma 1.

▼M10

12.1.2.3 Todos os PDM utilizados no rastreio dos passageiros devem cumprir a norma 2.

▼B

12.1.3. **Requisitos adicionais aplicáveis aos PDM**

Todos os PDM cujo contrato de instalação for celebrado após 5 de Janeiro de 2007 devem ser capazes de:

a) gerar 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 essa percentagem; e

b) contar o número de pessoas rastreadas, excluindo as pessoas que passem pelo PDM na direcção oposta; e

c) contar o número de alarmes; e

d) calcular o número de alarmes em percentagem do número de pessoas rastreadas.

▼B

12.2. DETECTORES MANUAIS DE METAIS (DMM)

12.2.1 Os detectores manuais de metais (DMM) devem ser capazes de detectar objectos metálicos ferrosos e não ferrosos. A detecção e a identificação da posição do metal detectado devem ser sinalizadas por meio de um alarme.

12.2.2 Os meios para ajustar as definições 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 detectam objectos metálicos. O alarme deve ser audível num raio de 1 metro.

12.2.4 O desempenho dos DMM não deve ser afectado por fontes de interferência.

12.2.5 Os DMM devem ter um indicador visual para sinalizar que o equipamento está em funcionamento.

12.3. EQUIPAMENTO DE RAIOS X

O equipamento de raios X deve cumprir os requisitos específicos estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.4. SISTEMAS DE DETECÇÃO DE EXPLOSIVOS (SDE)

12.4.1. **Princípios gerais**

12.4.1.1 Os sistemas de detecção de explosivos (SDE) devem ser capazes de detectar e sinalizar, por meio de um alarme, quantidades individuais específicas ou maiores de materiais explosivos contidos na bagagem ou noutras remessas.

12.4.1.2 A detecção não deve ser dependente do formato, da posição nem da orientação do material explosivo.

12.4.1.3 O SDE deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

— quando detecta material explosivo, e

— quando detecta a presença de um objecto que impede a detecção de material explosivo, e

— quando o conteúdo de um saco ou de uma remessa é demasiado denso para ser analisado.

▼M7

12.4.2 **Normas aplicáveis aos SDE**

12.4.2.1 Haverá três normas aplicáveis aos SDE. Os requisitos específicos destas normas encontram-se estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.4.2.2 Todos os SDE devem cumprir a norma 1.

12.4.2.3 A norma 1 expira no dia 1 de Setembro de 2012.

12.4.2.4 A autoridade competente pode permitir que os SDE conformes com a norma 1 que tenham sido instalados entre 1 de Janeiro de 2003 e 1 de Setembro de 2006 continuem a ser utilizados, o mais tardar, até 1 de Janeiro de 2014.

12.4.2.5 A norma 2 é aplicável a todos os SDE instalados a partir de 1 de Janeiro de 2007, excepto se tiver sido celebrado em data anterior a 19 de Outubro de 2006 um contrato de instalação de SDE que cumprem a norma 1.

12.4.2.6 Todos os SDE devem cumprir a norma 2 o mais tardar em 1 de Setembro de 2012, excepto em caso de aplicação do ponto 12.4.2.4.

12.4.2.7 A norma 2 expira no dia 1 de Setembro de 2020.

12.4.2.8 A autoridade competente pode autorizar que os SDE conformes com a norma 2 que tenham sido instalados entre 1 de Janeiro de 2011 e 1 de Setembro de 2014 continuem a ser utilizados, o mais tardar, até 1 de Setembro de 2022.

▼M7

12.4.2.9 A autoridade competente deve informar a Comissão quando emite a autorização para que os SDE conformes com a norma 2 continuem a ser utilizados a partir de 1 de Setembro de 2020.

12.4.2.10 A norma 3 aplica-se a todos os SDE instalados a partir de 1 de Setembro de 2014.

12.4.2.11 Todos os SDE devem cumprir a norma 3 o mais tardar em 1 de Setembro de 2020, excepto em caso de aplicação do ponto 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Requisitos de qualidade de imagem dos SDE**

A qualidade de imagem dos SDE deve cumprir os requisitos estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

12.5. PROJECÇÃO DE IMAGENS DE AMEAÇA (PIA)

12.5.1. **Princípios gerais**

12.5.1.1 Os programas de projecção de imagens de ameaça (PIA) devem ser capazes de projectar imagens virtuais de artigos de ameaça na imagem de raios X dos sacos ou de outras remessas sujeitos a rastreio.

As imagens virtuais devem ser inseridas na imagem de raios X dos sacos e remessas a rastrear de uma forma homogeneamente distribuída e não numa posição fixa.

Deve ser possível definir a percentagem de imagens virtuais a projectar.

12.5.1.2 O sistema PIA não deve prejudicar o desempenho nem o normal funcionamento do equipamento de raios X.

Não deve ser dada nenhuma indicação ao operador de que foi, ou está prestes a ser, projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça 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.

▼M17

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, nomeadamente a projeção de imagens realistas e pertinentes de objetos, a sua conformidade com os requisitos e a atualização das bibliotecas de imagens.

▼B

12.5.2. **Estrutura da PIA**

12.5.2.1 O sistema PIA deve incluir pelo menos:

a) uma biblioteca de imagens virtuais de artigos de ameaça;

b) um meio para apresentar e confirmar mensagens; e

c) um meio para registar e apresentar os resultados das reacções de cada operador individual.

12.5.2.2 O sistema PIA deve apresentar uma mensagem ao operador:

a) se o operador reagiu ao ser projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça;

▼B

b) se o operador não reagiu ao ser projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça;

c) se o operador reagiu sem ter sido projectada uma imagem virtual de um artigo de ameaça; e

d) se a tentativa de projectar uma imagem virtual de um artigo de ameaça falhou e o operador se apercebeu disso.

A mensagem deve ser apresentada de modo a não ocultar a imagem do saco ou da remessa a que se refere.

A mensagem deve permanecer visível até ser confirmada pelo operador. Nos casos descritos nas alíneas a) e b), a mensagem deve ser apresentada juntamente com a imagem virtual do artigo de ameaça.

12.5.2.3 O acesso ao equipamento onde se encontra instalada o PIA deve estar sujeito à introdução, pelo operador, de um identificador único.

12.5.2.4 O programa de PIA deve ter capacidade para armazenar os resultados das reacções de cada operador durante um período mínimo de 12 meses e num formato que permita a apresentação de relatórios.

12.5.2.5 A estrutura do PIA será ainda sujeita às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M18

12.6. EQUIPAMENTO DE DETEÇÃO DE VESTÍGIOS DE EXPLOSIVOS (DVE)

12.6.1 O equipamento DVE deve poder recolher e analisar vestígios de partículas ou vapor em superfícies contaminadas, ou o conteúdo de bagagens ou remessas, e indicar, por meio de alarme, a presença de explosivos. 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 pode ser utilizado num ambiente para o qual tenha sido aprovado.

Devem ser estabelecidas normas para o equipamento DVE que utiliza amostras de partículas e de vapor. Os requisitos circunstanciados dessas normas são estabelecidos numa decisão distinta e classificada da Comissão.

12.6.2 A norma respeitante ao equipamento DVE que utiliza amostras de partículas é aplicável ao equipamento DVE instalado a partir de 1 de setembro de 2014.

12.6.3 A autoridade competente pode autorizar a continuação da utilização, até 1 de julho de 2020, de equipamento DVE não abrangido por um certificado de conformidade com o apêndice 12-L, instalado antes de 1 de julho de 2014 e que utiliza amostras de partículas.

▼B

12.7. EQUIPAMENTO DE RASTREIO DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GÉIS (LAG)

12.7.1. **Princípios gerais**

▼M14

12.7.1.1 O equipamento SDEL deve ser capaz de detetar e sinalizar, por meio de um alarme, a presença nos LAG de quantidades individuais específicas ou maiores de matérias que representam uma ameaça.

▼B

12.7.1.2 A detecção não deve ser dependente do formato nem do material da embalagem de LAG.

12.7.1.3 O equipamento deve ser usado de forma a garantir que a posição e orientação da embalagem permitem o aproveitamento pleno das capacidades de detecção.

12.7.1.3 O equipamento deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

a) quando detecta materiais ameaçadores;

b) quando detecta a presença de um objecto que impede a detecção de materiais ameaçadores; e

c) quando não consegue avaliar se o LAG é inócuo ou não; e

d) quando o conteúdo do saco rastreado é demasiado denso para ser analisado.

▼M14

12.7.2. **Normas aplicáveis ao equipamento do sistema de deteção de explosivos líquidos (SDEL)**

12.7.2.1. Haverá três normas aplicáveis ao equipamento SDEL. Os requisitos específicos dessas normas são estabelecidos em decisão da Comissão publicada em separado.

12.7.2.2. Todos os equipamentos SDEL devem satisfazer a norma 1.

Os equipamentos SDEL conformes com a norma 1 podem ser utilizados até 30 de janeiro de 2016.

12.7.2.3. A norma 2 é aplicável a todos os equipamentos SDEL instalados a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

Todos os equipamentos SDEL devem satisfazer a norma 2 a partir de 31 de janeiro de 2016, o mais tardar.

▼B

12.7.3. **Aprovação do equipamento de rastreio de LAG**

O equipamento aprovado pela autoridade competente de um Estado-Membro, ou em nome dessa autoridade, como cumprindo as normas em conformidade com o estabelecido numa decisão da Comissão publicada em separado, será reconhecido pelos outros Estados-Membros como cumprindo essas normas. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o nome e, se solicitados, outros dados relevantes dos organismos designados para a aprovação do equipamento. A Comissão informará os outros Estados-Membros dos organismos em questão.

▼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 estabelecidas no presente regulamento, desde que:

a) sirva para avaliar um novo método de rastreio; e

b) não afecte negativamente o nível geral de segurança pretendido; e

c) as pessoas afectadas, incluindo os passageiros, sejam devidamente informados de que o método se encontra em fase de experiência.

▼M17

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 definido 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.

▼B

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

Se a Comissão considerar que o método de rastreio proposto não oferece garantias suficientes de manutenção do nível geral de segurança da aviação na Comunidade, informará do facto o Estado-Membro no prazo de três meses a contar da recepção da notificação referida no ponto 12.8.2, explicando os seus receios. Nessas circunstâncias, o Estado-Membro em causa não começará 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 será de 18 meses. Este período de avaliação pode ser prolongado pela Comissão por mais 12 meses, no máximo, na condição de o Estado-Membro apresentar uma justificação adequada para o prolongamento.

12.8.5 A intervalos não superiores a 6 meses durante o período de avaliação, a autoridade competente do Estado-Membro em causa apresentará à Comissão um relatório de progresso sobre a avaliação. A Comissão informará os outros Estados-Membros do teor do relatório de progresso. Se não receber nenhum relatório de progresso, a Comissão pode exigir que o Estado-Membro suspenda a avaliação.

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 geral de segurança da aviação na Comunidade, informará o Estado-Membro de que a avaliação deve ser suspensa até que essas garantias existam.

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

▼M3

12.9 CÃES DETECTORES DE EXPLOSIVOS

12.9.1 **Princípios gerais**

12.9.1.1 Um cão detector de explosivos (CDE) deve poder detectar e indicar quantidades especificadas, ou superiores, de materiais explosivos.

12.9.1.2 A detecção deve ser independente do formato, da posição ou da orientação dos materiais explosivos.

12.9.1.3 Um cão detector de explosivos deve dar um alarme, na forma de resposta passiva, quando detecte materiais explosivos constantes do apêndice 12-D de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

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 detecção de explosivos, composta por um cão detector de explosivos e pelo(s) tratador(es), deve ter concluído com êxito um curso de formação.

12.9.1.7 Uma equipa cinotécnica para detecção de explosivos deve ser certificada por ou em nome da autoridade competente de acordo com os Apêndices 12–E e 12–F de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

12.9.1.8 Após a certificação pela autoridade competente, uma equipa cinotécnica para detecção de explosivos pode ser utilizada em rastreios de segurança recorrendo ao método de detecção directa ou de detecção remota de cheiro a explosivos.

12.9.2 **Normas aplicáveis aos cães detectores de explosivos (CDE)**

12.9.2.1 Os requisitos de desempenho para um CDE estão estabelecidos no Apêndice 12–D de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

12.9.2.2 Uma equipa cinotécnica para detecção de explosivos utilizada no rastreio de pessoas, bagagem de cabina, artigos transportados por outras pessoas que não os 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 detecção.

12.9.2.3 Uma equipa cinotécnica para detecção 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 detecção.

12.9.2.4 Uma equipa cinotécnica para detecção de explosivos certificada para detectar materiais explosivos utilizando o método de detecção remota de cheiro a explosivos apenas pode ser utilizada no rastreio de carga, e em mais nenhum outro domínio incluído na **norma 2**.

12.9.2.5 Um CDE utilizado no rastreio de materiais explosivos deve estar munido dos meios adequados que permitam a sua identificação única.

12.9.2.6 No exercício da sua função de detecção 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 detecção directa de explosivos deve ter apenas um tratador. Um tratador pode estar habilitado a conduzir, no máximo, dois CDE.

12.9.2.8 Um CDE certificado para o método de detecção remota de cheiro a explosivos será 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 detecção de explosivos deve ter uma componente teórica, uma prática e uma de formação em contexto real de trabalho.

▼M3

12.9.3.2 O conteúdo dos cursos de formação deve ser especificado ou aprovado pela autoridade competente.

12.9.3.3 A formação deve ser ministrada pela ou em nome da autoridade competente utilizando instrutores qualificados em conformidade com o ponto 11.5 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010.

12.9.3.4 Os cães que serão treinados para a detecção 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 dispositivos e instrumentos pedagógicos de modo a evitar a contaminação.

*Formação inicial das equipas cinotécnicas para detecção de explosivos*

12.9.3.7 Uma equipa cinotécnica para detecção de explosivos deve seguir uma formação inicial baseada nos critérios estabelecidos no ponto 12.9.3 de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

12.9.3.8 A formação inicial da equipa cinotécnica para detecção de explosivos deve compreender uma formação prática no ambiente de trabalho para que será destacada.

*Formação contínua das equipas cinotécnicas para detecção de explosivos*

12.9.3.9 O CDE e o tratador devem obrigatoriamente 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 a aquisição de novas competências que acompanhem a evolução no domínio da segurança.

12.9.3.11 A formação contínua de uma equipa cinotécnica para detecção de explosivos terá lugar, pelo menos, de seis em seis semanas. A duração mínima da formação contínua não poderá 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 de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

*Registos de formação das equipas cinotécnicas para detecção de explosivos*

12.9.3.13 Os registos da formação inicial e contínua quer do CDE quer do seu tratador devem ser mantidos 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 detecção de explosivos*

12.9.3.14 Quando for recrutado para operações de rastreio, o CDE deve participar numa formação operacional a fim de garantir o nível de desempenho previsto no apêndice 12-D de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

12.9.3.15 A formação operacional deve ser feita de maneira aleatória e contínua durante o período de recrutamento e medir as capacidades de detecção do CDE através de instrumentos pedagógicos certificados.

12.9.4 **Procedimentos de certificação**

12.9.4.1 O procedimento de certificação deve garantir a avaliação das seguintes competências:

a) capacidade do CDE para atingir o nível de desempenho em matéria de detecção previsto no Apêndice 12-D de uma Decisão da Comissão publicada em separado;

▼M3

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; e

d) capacidade do tratador para conduzir correctamente o CDE e para interpretar e responder adequadamente à reacção do CDE na presença de material explosivo.

12.9.4.2 O procedimento de certificação deve simular cada uma das áreas de trabalho em que a equipa cinotécnica irá trabalhar.

12.9.4.3 A equipa cinotécnica para detecção de explosivos deve ter concluído com êxito uma formação em cada área para a qual pretende obter a certificação.

12.9.4.4 Os procedimentos de certificação devem ser efectuados de acordo com os Apêndices 12-E e 12-F de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

12.9.4.5 A validade de cada período de certificação não poderá ser superior a 12 meses.

12.9.5 **Controlo da qualidade**

12.9.5.1 A equipa cinotécnica será sujeita às medidas de controlo da qualidade previstas no Apêndice 12-G de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

12.9.6 **Método de rastreio**

Outros requisitos detalhados constam de uma Decisão da Comissão publicada em separado.

▼M17

12.10. EQUIPAMENTO DE DETEÇÃO DE METAIS (EDM)

As disposições específicas relativas à utilização de EDM encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M8

12.11 SCÂNERES DE SEGURANÇA

12.11.1 **Princípios gerais**

Um scâner de segurança é um sistema de rastreio de pessoas com a capacidade de detectar objectos 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 detecção 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 objectos metálicos e não metálicos, distintos da pele humana. Quando o examinador humano identifica tais objectos, 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 detecção.

Um scâner de segurança com detecção automática de objectos que representam uma ameaça pode consistir num sistema de detecção que reconhece automaticamente objectos metálicos e não metálicos, distintos da pele humana, transportados no corpo da pessoa rastreada. Quando o sistema identifica tais objectos, a sua localização deve ser indicada num boneco ao operador responsável pelo rastreio.

Um scâner de segurança para rastreio de passageiros deve cumprir as normas seguintes:

a) Os scâneres de segurança devem detectar e assinalar, por meio de um alarme, a presença, no mínimo, de objectos metálicos e não metálicos especificados, incluindo explosivos, tanto isolados como associados a outros objectos;

b) A detecção deve ser independente da posição e orientação do objecto;

▼M8

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 afectado por fontes de interferência;

e) O funcionamento correcto 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.

Os scâneres de segurança para rastreio de passageiros devem ser instalados e utilizados em conformidade com a Recomendação 1999/519/CE do Conselho, de 12 de Julho de 1999, relativa à limitação da exposição da população aos campos electromagnéticos (0 Hz-300 GHz) [1] e com a Directiva 2004/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos aos agentes físicos (campos electromagnéticos) (18.ª directiva especial na acepção do n.º 1 do artigo 16.º da Directiva 89/391/CEE) [2].

12.11.2 **Normas aplicáveis aos scâneres de segurança**

Os requisitos de desempenho dos scâneres de segurança são estabelecidos no apêndice 12-K, que deve ser classificado «CONFIDENTIEL UE» e tratado em conformidade com o disposto na Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom.

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 expira em 1 de Janeiro de 2022.

12.11.2.2 A norma 2 é aplicável a scâneres de segurança instalados a partir de 1 de Janeiro de 2019.

▼B

**APÊNDICE 12-A**

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho da PDM encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

**APÊNDICE 12-B**

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho dos SDE encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

**APÊNDICE 12-C**

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho do equipamento de rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG) encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M8

**APÊNDICE 12-K**

As disposições pormenorizadas relativas aos requisitos de desempenho dos scâneres de segurança constam de uma decisão separada da Comissão.

[1] JO L 199 de 30.7.1999, p. 59.
[2] JO L 159 de 30.4.2004, p. 1.