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

Rectificado por:

►**C1** Rectificação, 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 21 de Junho de 2004, que estabelece uma delimitação comum

([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

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.

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.

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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

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**

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.

▼B

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

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

▼B

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.

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.

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;

d) detetores de vestígios de explosivos (DVE);

e) scâneres de segurança que não utilizam radiações ionizantes.

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

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.

▼M10

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).

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

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.

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.

▼B

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) 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

▼M9

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**

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.

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 será sempre submetida a uma verificação de segurança da aeronave após o desembarque dos passageiros 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

— o destino, e

— a origem do voo anterior, e

— a indicação se foi ou não realizada uma verificação de segurança da aeronave.

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

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

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

▼B

c) trancada; ou

d) vigiada.

A alínea a) não se aplicará às portas acessíveis a partir do solo.

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

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

3.2.2.4 Se as portas exteriores forem vigiadas, a vigilância deve assegurar a 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.

APÊNDICE 3-B

SEGURANÇA DAS AERONAVES

PAÍSES TERCEIROS QUE APLICAM NORMAS DE SEGURANÇA RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

No que respeita à segurança das aeronaves, os seguintes países terceiros aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns:

▼M4

Estados Unidos da América

A Comissão notifica sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros caso possua informações que indiquem que 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.

▼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.

▼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.

4.1.1.2 Os passageiros devem ser rastreados através de:

a) revista manual; ou

b) pórticos de detecção de metais (PDM); ou

c) cães detectores de explosivos, em combinação com a alínea a); ou

d) scâneres de segurança que não utilizam radiações ionizantes.

Se o operador responsável pelo rastreio não conseguir determinar se o passageiro transporta ou não artigos proibidos, é recusado ao passageiro o acesso às zonas restritas de segurança ou repetido 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.

▼B

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

▼M3

4.1.1.9 Os cães detectores de explosivos apenas podem ser utilizados como meio complementar 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;

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.

▼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.

4.1.2.2 Antes do rastreio, os LAG devem ser retirados da bagagem de cabina para serem rastreados separadamente, a não ser que o equipamento usado para o rastreio da bagagem de cabina também permita o rastreio de múltiplas embalagens de LAG fechadas no interior da bagagem.

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

a) todos os LAG em recipientes individuais que não tenham capacidade superior a 100 mililitros ou equivalente, acondicionados dentro de um saco de plástico transparente que possa voltar a ser selado, com um volume máximo de 1 litro, devendo o conteúdo caber à vontade no saco de plástico e este apresentar-se completamente fechado; e

▼B

b) outros LAG separadamente.

4.1.2.3 A bagagem de cabina será rastreada através de:

a) uma revista manual; ou

b) equipamento de raios X; ou

c) sistemas de detecção de explosivos (SDE)

▼M3

d) cães detectores de explosivos, em combinação com a alínea a).

▼B

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

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.

4.1.2.11 A autoridade competente pode autorizar que as malas diplomáticas sejam isentas de rastreio ou sujeitas a procedimentos especiais de segurança, desde que estejam cumpridos os requisitos da Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas.

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

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

4.1.3.1 Os LAG serão rastreados através de:

a) equipamento de raios X;

b) sistemas de detecção de explosivos (SDE);

c) detectores de vestígios de explosivos (DVE);

d) fitas de teste de reacções químicas; ou

e) *scanners* de líquidos engarrafados.

▼B

4.1.3.2 As provas sensoriais ou testes cutâneos podem ser usados como meios complementares de rastreio.

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

▼M2

4.1.3.4. Pode dispensar-se o rastreio dos LAG transportados pelos passageiros se:

a) estiverem contidos em recipientes individuais, de capacidade não superior a 100 mililitros ou equivalente, acondicionados em sacos de plástico transparente que possam ser abertos e fechados de novo, de capacidade não superior a 1 litro, nos quais o conteúdo caiba perfeitamente e que estejam completamente fechados; ou

b) se destinarem a utilização durante a viagem e forem necessários por razões médicas ou necessidades dietéticas especiais, incluindo alimentos para bebés. Os passageiros deverão fazer prova da autenticidade dos LAG, se tal lhes for pedido; ou

▼M9

c) tiverem sido adquiridos numa zona do lado ar após o posto de controlo dos cartões de embarque, em estabelecimentos comerciais sujeitos a procedimentos de segurança aprovados no âmbito do programa de segurança do aeroporto, na condição de estarem embalados num saco inviolável, exibindo os respetivos comprovativos de compra numa zona do lado ar do aeroporto nas últimas 24 horas; ou

▼M2

d) tiverem sido adquiridos na zona restrita de segurança, em estabelecimentos comerciais sujeitos a procedimentos de segurança aprovados no âmbito do programa de segurança do aeroporto; ou

▼M9

e) tiverem sido adquiridos noutro aeroporto da UE, na condição de estarem embalados num saco inviolável, exibindo os respetivos comprovativos de compra numa zona do lado ar desse aeroporto nas últimas 24 horas; ou

f) tiverem sido adquiridos a bordo de uma aeronave de uma transportadora aérea da União Europeia, na condição de estarem embalados num saco inviolável, exibindo os respetivos comprovativos de compra na aeronave nas últimas 24 horas; ou

▼M5

g) Tiver sido adquirido num aeroporto de um dos países terceiros mencionados na lista do Apêndice 4-D, na condição de o LAG se encontrar numa embalagem inviolável dentro da qual figure um comprovativo adequado de compra, nas últimas 36 horas, numa zona do lado ar do aeroporto em causa. As isenções previstas neste ponto caducam em 29 de Abril de 2013.

▼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

▼B

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) 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.

APÊNDICE 4-B

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

PAÍSES TERCEIROS QUE APLICAM NORMAS DE SEGURANÇA RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

No que respeita aos passageiros e à bagagem de cabina, os seguintes países terceiros aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns:

▼M4

Estados Unidos da América

A Comissão notifica sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros caso possua informações que indiquem que 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:

▼B

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,

— 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;

▼B

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,

— 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;

▼M2

APÊNDICE 4-D

Aeroportos de onde partem voos com destino a aeroportos da União:

— **Canadá**

Todos os aeroportos internacionais

— **República da Croácia**

Aeroporto de Dubrovnik (DBV)

Aeroporto de Pula (PUY)

Aeroporto de Rijeka (RJK)

Aeroporto de Split (SPU)

Aeroporto de Zadar (ZAD)

Aeroporto de Zagreb (ZAG)

— **Malásia**

Aeroporto internacional de Kuala Lumpur (KUL)

— **República de Singapura**

Aeroporto de Changi (SIN)

— **Estados Unidos da América**

Todos os aeroportos internacionais

▼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.

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.

▼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.

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.

▼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*).

APÊNDICE 5-A

BAGAGEM DE PORÃO

PAÍSES TERCEIROS QUE APLICAM NORMAS DE SEGURANÇA RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

No que respeita à bagagem de porão, os seguintes países terceiros aplicam normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns:

▼M4

Estados Unidos da América

A Comissão notifica sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros caso possua informações que indiquem que 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 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

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.

▼B

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

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

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.

▼B

A declaração assinada deve ser conservada pela autoridade competente.

b) a autoridade competente, ou um agente de validação independente 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 agente de validação independente 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 «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos», 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.

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 «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos».

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.

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

▼B

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 «base de dados comunitária de agentes de reconhecidos e expedidores conhecidos».

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.

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.

6.3.2.4 Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 do presente regulamento e no ponto 6.3 de uma decisão da Comissão publicada em separado, o agente reconhecido assegurará:

a) o controlo do acesso a essas remessas; e

b) a protecção das remessas contra interferências não autorizadas até serem entregues a outro agente reconhecido ou à transportadora aérea.

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);

▼M9

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

— "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.

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.

([1]) Não publicada.

▼B

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

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 agente de validação independente 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 agente de validação independente 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 agente de validação independente 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 agente de validação independente 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 «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos», 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.

d) Se o expedidor conhecido tiver sido aprovado antes de 29 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 actos de execução até 3 anos após a entrada em vigor do presente regulamento.

▼B

e) O expedidor conhecido não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem na «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos».

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 «base de dados comunitária de agentes de reconhecidos e expedidores conhecidos».

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

b) todo o pessoal que tem acesso a carga aérea identificável ou correio aéreo identificável submetido aos controlos de segurança necessários foi recrutado e treinado de acordo com os requisitos do capítulo 11; e

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.

6.6.2. **Protecção da carga e do correio nos aeroportos**

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

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

a) estiverem fisicamente protegidas, de forma a impedir a introdução de quaisquer objectos que possam ser usados para praticar actos de interferência não autorizada; ou

b) não forem abandonadas sem vigilância e o acesso for limitado às pessoas responsáveis pela protecção e carregamento da carga e do correio para a 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.

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

6.8.1. **Designação das transportadoras aéreas**

6.8.1.1. Requisitos aplicáveis até 30 de Junho de 2014:

a) 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 como «transportadora de carga ou correio aéreos que opera para a União a partir de um aeroporto de um país terceiro» (ACC3):

— pela autoridade competente do Estado-Membro mencionado na lista do anexo do Regulamento (UE) n.º 394/2011 da Comissão ([1]), que altera o Regulamento (CE) n.º 748/2009 ([2]), relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das actividades de aviação enumeradas no anexo I da Directiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]);

— pela autoridade competente do Estado-Membro que emitiu o certificado de operador da transportadora aérea, no caso das transportadoras aéreas não mencionadas na lista do anexo do Regulamento (UE) n.º 394/2011;

— pela autoridade competente do Estado-Membro em que a transportadora aérea possui a sua principal base de operações na União, ou por qualquer outra autoridade competente da União, mediante acordo com esta, no caso das transportadoras aéreas não mencionadas na lista do anexo do Regulamento (UE) n.º 394/2011 e que não sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro.

b) Para ser designada como ACC3, a transportadora deve:

— garantir que o seu programa de segurança engloba todos os pontos mencionados na lista do apêndice 6-G no que respeita à carga e ao correio carregados nas suas aeronaves em qualquer aeroporto de um país terceiro para serem transportados para a União; e

— apresentar uma «Declaração de compromisso – ACC3» à autoridade competente responsável, conforme previsto no apêndice 6-H. Esta declaração será assinada pelo representante legal da transportadora ou pelo responsável pela segurança; e

— nomear uma pessoa que, em seu nome, assuma plena responsabilidade pela aplicação nos países terceiros das disposições de segurança respeitantes à carga ou ao correio e facultar informações sobre essa pessoa à autoridade competente responsável.

c) O original ou uma cópia da «Declaração de compromisso – ACC3» assinada será conservado pela autoridade competente responsável. Se o original for conservado pela transportadora aérea, estará disponível para inspecção, pelo menos durante o seu prazo de validade.

([1]) JO L 107 de 27.4.2011, p. 1.
([2]) JO L 219 de 22.8.2009, p. 1.
([3]) JO L 275 de 25.10.2003, p. 32, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2008/101/CE (JO L 8 de 13.1.2009, p. 3).

▼M6

d) A autoridade competente responsável comunicará as informações necessárias sobre a transportadora à Comissão, que as disponibilizará a todos os Estados-Membros.

e) Uma ACC3 notificada à Comissão em conformidade com a alínea d) será reconhecida em todos os Estados-Membros no que respeita à totalidade das operações com partida do aeroporto especificado de um país terceiro e com destino à União.

6.8.1.2. Requisitos a cumprir o mais tardar em 1 de Julho de 2014:

a) Para além dos requisitos previstos no ponto 6.8.1.1, alínea b), a transportadora aérea assegurará que, o mais tardar em 1 de Julho de 2014, um agente de validação independente realiza uma verificação no local das suas operações de transporte de carga e correio no aeroporto pertinente de um país terceiro.

b) O agente de validação independente analisará o programa de segurança da transportadora aérea e assegurará que este engloba todos os pontos enumerados no apêndice 6-G, verificará a conformidade com o programa do aeroporto do país terceiro mediante a utilização da lista de controlo que consta do apêndice 6-C3 e apresentará um relatório:

— à autoridade competente do Estado-Membro mencionado na lista do anexo do Regulamento (UE) n.º 394/2011, que altera o Regulamento (CE) n.º 748/2009, relativo à lista de operadores de aeronaves que realizaram uma das actividades de aviação enumeradas no anexo I da Directiva 2003/87/CE;

— à autoridade competente do Estado-Membro que emitiu o certificado de operador da transportadora aérea, no caso das transportadoras aéreas não mencionadas na lista do anexo do Regulamento (UE) n.º 394/2011;

— à autoridade competente do Estado-Membro em que a transportadora aérea possui a sua principal base de operações na União ou a qualquer outra autoridade competente da União, mediante acordo com esta, no caso das transportadoras aéreas não mencionadas na lista do anexo do Regulamento (UE) n.º 394/2011 e que não sejam titulares de um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro.

c) Se considerar satisfatório o relatório do agente de validação independente, a autoridade competente responsável garante que as informações necessárias sobre a ACC3 serão introduzidas na base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos.

d) Quando introduzir os dados na base correspondente, a autoridade competente responsável atribuirá um identificador alfanumérico único no formato-padrão, que permite identificar a transportadora e o aeroporto do país terceiro a partir do qual a carga é transportada para a União. O identificador alfanumérico único constará da documentação que acompanha as remessas transportadas, em formato electrónico ou em papel.

e) Caso a autoridade competente responsável não esteja satisfeita com a informação prestada pela transportadora aérea ou com o relatório de validação independente, notificará prontamente as razões à transportadora que pretende ser designada como ACC3.

f) Uma ACC3 que conste da base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos, em conformidade com este ponto 6.8.1.2, será reconhecida em todos os Estados-Membros no que respeita à totalidade das operações com partida do aeroporto de um país terceiro e com destino à União.

▼M6

g) O reconhecimento de uma ACC3 que conste da base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos será revalidado, a intervalos não superiores a 5 anos, no aeroporto do país terceiro para o qual foi designada, devendo apresentar uma nova «Declaração de compromisso» por ocasião de cada revalidação.

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

6.8.2.1. A ACC3 garante que a totalidade da carga e do correio para transferência, trânsito ou 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 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 tenha 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 tenha 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, 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), e tenha sido protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que foi identificada como carga aérea ou correio aéreo até ao respectivo carregamento.

6.8.2.2. Até 30 de Junho de 2014, os requisitos previstos no ponto 6.8.2.1 devem, no mínimo, ser conformes com as normas da ICAO. Após esta data, a carga e o correio transportados para a União serão:

a) rastreados por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1, num nível suficiente para garantir, de forma razoável, a ausência de artigos proibidos; ou

b) subordinados a controlos de segurança por um agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado designado em conformidade com o ponto 6.8.3; ou

c) isentos de rastreio, em conformidade com o ponto 6.1.1, alínea d), e protegidos de interferências não autorizadas desde o momento em que foram identificados como carga aérea ou correio aéreo até ao respectivo carregamento.

6.8.2.3. 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 e em formato electrónico ou em papel.

▼M9

Até julho de 2014 as declarações sobre o estatuto de segurança, em conformidade com o ponto 6.3.2.6, alínea d), para carga ou correio com destino à UE, podem ser emitidas pela ACC3 ou por uma transportadora aérea proveniente de um país terceiro enumerado no apêndice 6Fii; a partir de julho de 2014, os agentes reconhecidos referidos no ponto 6.8.3 podem também fornecer declarações sobre o estatuto de segurança a esse respeito.

▼M6

6.8.3. **Designação de agentes reconhecidos, expedidores conhecidos e expedidores avençados de países terceiros**

▼M6

6.8.3.1. O mais tardar em 30 de Junho de 2014, a ACC3 especificará, no seu Programa de Segurança, os pormenores dos controlos de segurança aplicados pelos agentes reconhecidos, expedidores conhecidos e expedidores avençados dos quais aceita directamente remessas. Após esta data, a ACC3 deve igualmente:

a) garantir que os referidos agentes reconhecidos e expedidores conhecidos de um país terceiro são objecto de validação independente, em conformidade com as listas de controlo dos apêndices 6-C2 e 6-C, respectivamente, a intervalos não superiores a 5 anos;

b) assegurar que as listas de controlo preenchidas estão disponíveis para inspecção pela autoridade competente ou pela Comissão;

c) manter uma base de dados que faculte as informações abaixo indicadas relativamente a cada agente reconhecido, expedidor conhecido e expedidor avençado:

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

— a natureza da actividade desenvolvida, excluindo informações comerciais sensíveis,

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

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

A base de dados deve estar disponível para inspecção.

6.8.3.2. No que respeita aos expedidores avençados dos países terceiros dos quais aceita directamente remessas, a ACC3 garante o cumprimento dos requisitos previstos nos pontos 6.5.2 a 6.5.6. Os certificados de operador económico autorizado (AEO) emitidos por países terceiros só podem ser reconhecidos no caso dos países terceiros com os quais a União tenha concluído um acordo de reconhecimento mútuo.

6.8.4. **Não-conformidade**

6.8.4.1. Se a Comissão ou uma autoridade competente identificar uma deficiência grave relacionada com a actividade 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 e solicitar comentários;

b) informar prontamente a Comissão e os restantes Estados-Membros, se for o caso.

6.8.4.2. A Comissão pode então decidir, em conformidade com o procedimento regulamentar previsto no artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, retirar o reconhecimento da transportadora 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 base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos.

6.8.4.3. Uma transportadora aérea que tenha deixado de ser reconhecida como ACC3, em conformidade com o ponto 6.8.4.2, não pode ser reintegrada ou inserida na base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos até que um agente de validação independente confirme que a deficiência grave foi corrigida e que a autoridade competente responsável informe desse facto o Comité para a Segurança da Aviação Civil.

▼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 «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos», 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:

▼B

APÊNDICE 6-B

As disposições relativas ao guia para expedidores conhecidos encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 6-C

As disposições relativas à lista de controlo de validação para expedidores conhecidos encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

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.

▼B

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.

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,

▼B

— 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,

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

▼M9

— 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:

▼M6

APÊNDICE 6-F

CARGA E CORREIO

6-Fi

PAÍSES TERCEIROS RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

6-Fii

PAÍSES TERCEIROS RELATIVAMENTE AOS QUAIS NÃO É EXIGIDA A DESIGNAÇÃO ACC3

Os países terceiros relativamente aos quais não é exigida a designação ACC3 são enumerados numa decisão da Comissão publicada em separado.

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.

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;

▼M6

— 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:

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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

8.1.2.2 O rastreio das provisões de bordo será ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼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.

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 agente de validação independente 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.

▼B

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.

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

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; e

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

▼M9

— 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:

a) «provisões do aeroporto», todos os artigos destinados a serem vendidos, utilizados ou disponibilizados para qualquer fim ou actividade nas zonas restritas de segurança de um aeroporto;

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

b) 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 efetuados até à 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.

▼B

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**

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.

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

▼M9

e) aplicar selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões do aeroporto, ou protegê-los fisicamente.

O disposto na alínea e) não 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

b) assegurará 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; e

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.

▼M6

11.0.5. Para efeitos do presente regulamento, cada uma das pessoas a seguir indicadas pode agir como agente de validação independente:

— um representante da autoridade nacional de um Estado-Membro da União;

— qualquer outra pessoa singular ou colectiva reconhecida por um Estado-Membro ou pela Comissão para o efeito.

▼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.

11.1.5 O inquérito pessoal ou a verificação dos antecedentes laborais devem ser realizados antes de a pessoa receber formação em matéria de segurança que implique o acesso a informação não pública.

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;

b) conhecimento dos procedimentos de selagem de aeronaves, se for caso disso;

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 A formação das pessoas que executam outros controlos de segurança sem ser o rastreio de carga e correio ou que têm acesso a carga ou correio identificáveis como carga ou correio aéreo 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) 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.

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.

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.

11.5. QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTORES E AGENTES DE VALIDAÇÃO INDEPENDENTES

11.5.1 A autoridade competente deve manter ou ter acesso a listas de instrutores certificados e, se for caso disso, de agentes de validação independentes que cumprem os requisitos estabelecidos nos pontos 11.5.2, 11.5.3 ou 11.5.4.

11.5.2 Os instrutores e agentes de validação independentes devem concluir, com êxito, um inquérito pessoal de acordo com o ponto 11.1.3 e prestar prova das suas qualificações ou conhecimentos. Os agentes de validação independentes devem estar isentos de qualquer obrigação contratual ou pecuniária para com os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas ou as entidades que devem fiscalizar.

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:

a) possuem os conhecimentos e as competências especificadas no ponto 11.5.5; e

b) ministram exclusivamente os cursos aprovados pela autoridade competente de acordo com o ponto 11.2.1.3.

11.5.4 Os agentes de validação independentes recrutados antes da entrada em vigor do presente regulamento devem, no mínimo, demonstrar à autoridade competente que:

a) possuem as competências especificadas no ponto 11.5.6; e

b) estão isentos de qualquer obrigação contratual ou pecuniária para com os operadores aeroportuários, as transportadoras aéreas ou as entidades a fiscalizar.

11.5.5 Para ser certificada 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 e 11.2.5, a pessoa deve conhecer o ambiente de trabalho no domínio pertinente da segurança da aviação e possuir qualificações e competências nas áreas seguintes:

a) técnicas de instrução; e

b) elementos de segurança a ensinar.

11.5.6 Para ser certificada como agente de validação independente, a pessoa deve conhecer o ambiente de trabalho no domínio pertinente da segurança da aviação e possuir competências nas áreas seguintes:

a) controlo da qualidade; e

b) áreas de segurança a validar ou controlar.

▼B

11.5.7 A autoridade competente organizará ela própria a formação para os instrutores e agentes de validação independentes ou, em alternativa, deve aprovar e manter uma lista dos cursos de formação em matéria de segurança adequados. A autoridade competente assegurará que os instrutores e agentes de validação independentes recebem regularmente formação ou informações sobre os progressos realizados nos domínios relevantes.

11.5.8 Se considerar que a formação ministrada por um instrutor qualificado deixou de proporcionar as competências necessárias, a autoridade competente pode retirar a aprovação do curso ou, em alternativa, providenciar que o formador seja suspenso ou retirado da lista de instrutores qualificados, conforme o que for mais adequado.

11.6. RECONHECIMENTO MÚTUO DA FORMAÇÃO

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 actos de execução devem ser reconhecidas nos outros Estados-Membros.

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.

12.0.2 Todas as partes do equipamento de segurança devem ser sujeitas a testes de rotina.

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.

([1]) JO L 317 de 3.12.2001, p. 1.

▼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.

12.1.2.2 Todos os PDM exclusivamente utilizados no rastreio das pessoas que não sejam passageiros devem cumprir a norma 1.

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.

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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

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) 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.

▼B

12.6. DETECTORES DE VESTÍGIOS DE EXPLOSIVOS (DVE)

Os detectores de vestígios de explosivos (DVE) devem ser capazes de recolher e analisar partículas ou vapores de superfícies contaminadas ou o conteúdo de bagagens ou remessas, e de sinalizar, por meio de um alarme, a presença de vestígios de explosivos.

12.7. EQUIPAMENTO DE RASTREIO DE LÍQUIDOS, AEROSSÓIS E GÉIS (LAG)

12.7.1. **Princípios gerais**

12.7.1.1 Os equipamentos enumerados no ponto 4.1.3.1 que são utilizados no rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG) devem ser capazes de detectar e sinalizar, por meio de um alarme, a presença de quantidades individuais específicas ou maiores de materiais ameaçadores nos LAG.

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.

12.7.2. **Normas aplicáveis ao equipamento de rastreio de LAG**

12.7.2.1 Haverá duas normas aplicáveis ao equipamento de rastreio de LAG. Os requisitos específicos destas normas encontram-se estabelecidos numa decisão da Comissão publicada em separado.

▼M9

12.7.2.2 Todo o equipamento de rastreio de LAG deve cumprir a norma 1.

A norma 1 expira em 29 de abril de 2016.

▼B

12.7.2.3 A norma 2 será aplicável a todo o equipamento de rastreio de LAG instalado a partir de 29 de Abril de 2014.

Todo o equipamento de rastreio de LAG deve cumprir a norma 2 até 29 de Abril de 2016, o mais tardar.

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.

12.8.2 O Estado-Membro em causa deve informar a Comissão e os outros Estados-Membros por escrito, com a antecedência mínima de quatro meses em relação à data de introdução prevista, acerca do método de rastreio proposto que pretende autorizar, juntando uma avaliação que indique como deve ser garantido que a aplicação do novo método cumpre os requisitos do ponto 12.8.1., alínea b). A notificação deve incluir igualmente informações detalhadas sobre o local ou os locais onde o método de rastreio será utilizado e a duração prevista do período de avaliação.

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.

▼M3

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.

▼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.