II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 654/2013 DA COMISSÃO

de 10 de julho de 2013

que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010 no respeitante às listas de validação UE para efeitos da segurança da aviação para entidades de países terceiros

(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,

Considerando o seguinte:

(1) O 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 [2], contém regras pormenorizadas para a validação UE para efeitos da segurança da aviação.

(2) As listas de controlo são o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação destinado a avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou correio aéreos com destino à UE/ao EEE. É necessário acrescentar mais duas listas de controlo às existentes a fim de consagrar a plena aplicação do regime de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

(3) O Regulamento (UE) n.º 185/2010 da Comissão deve, por conseguinte, ser alterado.

(4) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança da Aviação Civil, instituído pelo artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 300/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em 10 de julho de 2013.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

[1] JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.
[2] JO L 55 de 5.3.2010, p. 1.

ANEXO

O anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 é alterado do seguinte modo:

1) A seguir ao Apêndice 6-C é inserido o seguinte apêndice:

«**APÊNDICE 6-C2**

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

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

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

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

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação destinado a avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou correio aéreos (**) com destino à UE/ao EEE pela entidade que pretende ser designada como RA3 ou sob a sua responsabilidade. A lista de controlo deve ser utilizada apenas nos casos previstos no ponto 6.8.4.1, alínea b), do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Nos casos previstos no ponto 6.8.4.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo relativa ao ACC3.

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

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

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

c) uma declaração de independência [apêndice 11-A do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

Parte 5 – Rastreio e Parte 6 – Carga ou correio de alto risco (CCAR) devem ser avaliadas de acordo com os requisitos dos Capítulos 6.7 e 6.8 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 185/2010, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

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

Notas sobre o preenchimento:

(1) Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.

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

PARTE 1

Identificação da entidade validada e do agente de validação

1.1. Data(s) da validação	
Utilizar um formato de data exata, por exemplo, 01.10.2012 a 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior, se for caso disso	
dd/mm/aaaa	
Número de registo RA3 anterior, quando disponível	
Certificado AEO/estatuto C-TPAT/outras certificações, quando disponíveis	
1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação	
Nome	
Empresa/organização/autoridade	
Identificador Alfanumérico Único (IAU)	
Endereço de correio eletrónico	
Número de telefone – incluindo códigos internacionais	
1.4. Nome da entidade	
Nome	
Número de identificação da empresa (por exemplo, número de identificação do registo comercial, se aplicável)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Cidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.5. Endereço principal da organização (se for diferente do das instalações a validar)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Cidade	
Código postal	

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

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

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

1.7. O requerente

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

1.8. Número aproximado de pessoas empregadas nas instalações

Número	

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

Nome	
Designação do cargo	
Endereço de correio eletrónico	
Número de telefone – incluindo códigos internacionais	

PARTE 2

Organização e responsabilidades do agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação

Objetivo: É proibido transportar carga ou correio aéreos para a UE/o EEE que não tenham sido sujeitos a controlos de segurança. A carga e correio entregues por um RA3 a uma ACC3 ou a outro RA3 só podem ser aceites como sendo submetidos aos controlos de segurança necessários, se tais controlos de segurança forem realizados pelo RA3. Os dados relativos aos controlos constam das partes seguintes da lista de controlo.

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

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

2.1. A entidade estabeleceu um programa de segurança?	
SIM ou NÃO	
Se a resposta for negativa, passe diretamente para o ponto 2.5	
2.2. Programa de segurança da entidade	
Data – utilizar formato preciso, por exemplo, dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa de segurança é apresentado e/ou aprovado pela autoridade competente do Estado da entidade? Em caso afirmativo, descrever o processo	
2.3. O programa de segurança abrange de forma suficiente os elementos mencionados na lista de controlo (partes 3 a 9)?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, descrever as razões	
2.4. O programa de segurança é concludente, sólido e completo?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
2.5. A entidade instituiu um processo destinado a garantir que a carga ou correio aéreo são sujeitos a controlos de segurança adequados antes de serem transferidos para uma ACC3 ou outro RA3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo	
2.6. A entidade instaurou um sistema de gestão (por exemplo, instrumentos, instruções) para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou estabelecido pela autoridade competente ou outra entidade.	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.	
2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o caráter concludente e a solidez do processo	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 3

Recrutamento e formação do pessoal

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

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

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

b) concluiu uma formação inicial e contínua em segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do RA3 validadas.

Nota:

— Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança e/ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).

— A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais e contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração em que indica eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

Referência: ponto 6.8.3.1

3.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários é sujeito a verificações dos antecedentes laborais que avaliam os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	

3.2. Este procedimento inclui:

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

3.3. Existe um procedimento que garante que o responsável pela aplicação e supervisão da realização dos controlos de segurança no local está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalia os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	

3.4. Este procedimento inclui:

☐ Inquérito pessoal ☐ Verificação dos antecedentes laborais ☐ Verificação dos antecedentes criminais ☐ Entrevistas ☐ Outros (especificar)	

Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	

3.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta a carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários recebe formação em segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga/correio?

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

3.6. O pessoal que aceita, rastreia e/ou assegura a proteção da carga/do correio aéreos recebe formação específica relacionada com o posto de trabalho?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração dos cursos de formação	

3.7. O pessoal referido nos pontos 3.5 e 3.6 recebe formação contínua?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência das ações de formação contínua	

3.8. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários foi devidamente nomeado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?

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

PARTE 4

Procedimentos de aceitação

Objetivo: O RA3 pode receber carga ou correio de outro RA3, de um KC3, de um AC3 ou de um expedidor desconhecido. O RA3 deve dispor de procedimentos de aceitação da carga e do correio adequados, que lhe permitam determinar se uma remessa é proveniente de uma cadeia de abastecimento segura ou não e, em seguida, as medidas de segurança a aplicar.

Um RA3 pode manter uma base de dados que contenha, pelo menos, as seguintes informações relativamente a cada um dos agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos sujeitos a validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o ponto 6.8.4.1, dos quais aceita diretamente carga ou correio para entrega a uma ACC3 com destino à União:

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

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

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

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

e) quando disponível, o relatório de validação.

Referência: pontos 6.8.3.1 e 6.8.4.3

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

4.1. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se esta provém de outro RA3, de um KC3, de um AC3 ou de um expedidor desconhecido?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
4.2. A entidade estabelece e mantém uma base de dados com informações relativas a cada RA3, KC3 e AC3 dos quais aceita diretamente carga ou correio aéreos para entrega a uma ACC3 para transporte com destino à União?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar as informações incluídas na base de dados.	
Em caso negativo, como é que a entidade sabe que a carga é proveniente de outro RA3, KC3 ou AC3?	
4.3. A entidade designa os expedidores como AC3?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento e as garantias exigidas pela entidade ao expedidor	
4.4. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se o seu destino é um aeroporto da UE/do EEE?	
SIM ou NÃO – explicar	
4.5. Em caso afirmativo, a entidade submete toda a carga ou correio aéreos aos mesmos controlos de segurança quando o destino é um aeroporto da UE/do EEE?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o procedimento	
4.6. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se esta deve ser considerada carga e correio de alto risco (CCAR) (ver definição na parte 6), incluindo as remessas entregues através de modos de transporte que não os transportes por via aérea?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.Descrever o procedimento	
4.7. Quando aceita uma remessa submetida aos controlos de segurança necessários, a entidade validada apura se esta foi protegida de interferências e/ou manipulação não autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar (selos, cadeados, inspeção, etc.)	
4.8. A pessoa que efetua a entrega deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?	
SIM ou NÃO	
4.9. Existe um processo para identificar as remessas que exigem o rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	
4.10. Conclusão: Os procedimentos de aceitação são suficientes para demonstrar que a carga/correio aéreos com destino a um aeroporto da UE/do EEE proveem de uma cadeia de abastecimento segura ou necessitam de ser sujeitos a rastreio?	

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

PARTE 5

Rastreio

Objetivo: Quando o RA3 aceita carga e correio não proveniente de uma cadeia de abastecimento segura, o RA3 deve submeter essas remessas a um rastreio adequado antes de estas poderem ser entregues a uma ACC3 como carga que foi submetida aos controlos de segurança necessários. O RA3 deve dispor de procedimentos para garantir que a carga e o correio aéreos com destino à UE/ao EEE para transferência, trânsito ou descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da UE, que devem ser suficientemente rigorosos para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

5.1. O rastreio é efetuado em nome da entidade por outra entidade?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores: — Empresa privada de rastreio — Empresa regulamentada pelo Estado — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outros Especificar a natureza do acordo/contrato entre a entidade validada e a entidade que realiza o rastreio em seu nome.	

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

5.3. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da CEAC ou da TSA?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar pormenores	
Em caso negativo, mencionar pormenores sobre a aprovação do equipamento e respetiva data, bem como quaisquer indicações da sua conformidade com as normas da UE em matéria de equipamentos	

5.4. O equipamento é utilizado de acordo com o CONOPSF (conceito de operações) do fabricante, sendo objeto de testes e manutenção periódicos?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo	
5.5. A natureza da remessa é tomada em consideração durante o rastreio?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever de que forma é assegurado que o método de rastreio selecionado é suficientemente rigoroso para oferecer garantias razoáveis de que não são ocultados artigos proibidos nas remessas	
5.6. Existe um processo que permite averiguar a causa do alarme produzido pelo equipamento de rastreio? [para alguns equipamentos (por exemplo, equipamento de raios X), o alarme é acionado pelo operador]	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo que permite averiguar a causa do alarme, de modo a oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos	
Em caso negativo, descrever o que acontece à remessa	
5.7. Há remessas isentas de rastreio de segurança?	
SIM ou NÃO	
5.8. Há isenções que não estão em conformidade com a lista da União?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar pormenores	
5.9. O acesso à zona de rastreio é controlado para o restringir ao pessoal autorizado e formado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	
5.10. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade e/ou de testes?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	
5.11. Conclusão: A carga/correio aéreos são rastreados por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 da Decisão 2010/774/UE, suficientemente rigorosos para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 6

Carga ou correio de alto risco (CCAR)

Objetivo: As remessas provenientes ou transferidas de locais considerados de alto risco por parte da UE, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação não autorizada significativa, devem ser consideradas carga e correio de alto

risco (CCAR). Estas remessas devem ser rastreadas de acordo com instruções específicas. O RA3 deve dispor de um procedimento para garantir que a CCAR com destino à UE/ao EEE é identificada e sujeita a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

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

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

Referência: Ponto 6.7

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

6.1. O pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga e o correio aéreos que devem ser tratados como carga e correio de alto risco (CCAR)?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	
6.2. A entidade dispõe de procedimentos para a identificação de CCAR?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	
6.3. A CCAR é sujeita a procedimentos de rastreio específicos de acordo com a legislação da UE?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados	
6.4. Após o rastreio, a entidade emite uma declaração de estatuto de segurança SHR na documentação de acompanhamento da remessa?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever a forma como o estatuto de segurança é concedido e em que documento	
6.5. Conclusão: O processo instituído pela entidade é pertinente e suficiente para garantir que toda a CCAR foi devidamente tratada antes do carregamento?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 7

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

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

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

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

Referência: ponto 6.8.3.1

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

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

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

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

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

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de proteção (física, humana, tecnológica, etc.) Especificar igualmente se o edifício é de construção sólida e que tipos de materiais são utilizados, se for caso disso.	
Em caso negativo, especificar as razões	

7.5. Conclusões: A proteção das remessas é suficientemente sólida para impedir atos de interferência ilícita?

SIM ou NÃO	

Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 8

Documentação

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

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

Nota: podem ser indicados os seguintes estatutos de segurança:

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

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

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar	

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

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

PARTE 9

Transporte

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

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

Referência: Ponto 6.8.3

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

a) Transporte próprio da entidade validada?

SIM ou NÃO	

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

9.2. A carga aérea/o correio aéreo estão embalados de forma inviolável?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

9.3. O veículo é selado ou trancado antes do transporte?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

9.4. Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar como	

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

SIM ou NÃO	

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

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

9.7. Conclusão: As medidas são suficientes para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?

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

PARTE 10

Conformidade

Objetivo: Após a avaliação das nove partes anteriores da lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se a sua verificação no local confirma a realização dos controlos de segurança em conformidade com os objetivos referidos na lista de controlo para a carga/correio aéreo com destino à UE/ao EEE.

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

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

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

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

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

10.1. Conclusão geral:	
Avaliação (e notificação) (destacar a menção aplicável) Se se tratar da menção "APROVADO", a entidade será considerada como um agente reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3).	Aprovado/Reprovado
Se a avaliação global se concluir pela reprovação, mencionar a seguir os domínios em que a entidade não alcança o nível exigido de segurança ou apresenta uma vulnerabilidade específica. Formular igualmente recomendações sobre os ajustamentos necessários para obter o nível exigido e, por conseguinte, a aprovação.	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da entidade	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

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

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

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

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

2) A seguir ao apêndice 6-C3 é inserido o seguinte apêndice:

«**APÊNDICE 6-C4**

LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS DE PAÍSES TERCEIROS VALIDADOS UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

As entidades de países terceiros têm a possibilidade de se tornarem parte de uma cadeia de abastecimento segura de uma ACC3 (*transportadora aérea de carga ou correio que opera para a União a partir de um aeroporto de um país*

terceiro) através da designação como expedidor conhecido de um país terceiro validado pela UE para efeitos da segurança da aviação (KC3). Um KC3 é uma entidade de movimentação de carga localizada num país terceiro e validada e aprovada como tal com base numa validação UE para efeitos da segurança da aviação.

Um KC3 deve garantir que foram efetuados os controlos de segurança das remessas com destino à União e que as remessas foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados até à sua transferência para uma ACC3 ou para um agente reconhecido de um país terceiro validado pela UE para efeitos da segurança da aviação (RA3).

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

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação destinado a avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou correio aéreo com destino à UE/ao EEE pela entidade que pretende ser designada como KC3 ou sob a sua responsabilidade. A lista de controlo deve ser utilizada apenas nos casos previstos no ponto 6.8.4.1, alínea b), do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Nos casos previstos no ponto 6.8.4.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo relativa ao ACC3.

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

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

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

c) uma declaração de independência [apêndice 11-A do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010] em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento (UE) n.º 185/2010, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

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

Notas sobre o preenchimento:

(1) Todas as partes da lista de controlo devem ser preenchidas. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.

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

PARTE 1

Organização e responsabilidades

1.1. Data(s) da validação	
Utilizar um formato de data exata, por exemplo, 01.10.2012 a 02.10.2012	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior, se for caso disso	
dd/mm/aaaa	
Número de registo KC3 anterior, quando disponível	

Certificado AEO/estatuto C-TPAT/outras certificações, quando disponíveis	

1.3. Informação sobre o agente de validação para efeitos da segurança da aviação

Nome	
Empresa/organização/autoridade	
Identificador Alfanumérico Único (IAU)	
Endereço de correio eletrónico	
Número de telefone – incluindo códigos internacionais	

1.4. Nome da entidade

Nome	
Número de identificação da empresa (por exemplo, número de identificação do registo comercial, se aplicável)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Cidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	

1.5. Endereço principal da organização (se for diferente do das instalações a validar)

Número/unidade/edifício	
Rua	
Cidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	

1.6. Natureza da atividade – tipos de cargas tratadas

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

1.7. Indicar se o requerente é responsável por …:

a) Produção b) Embalagem c) Armazenagem d) Expedição e) Outro, especificar	

1.8. Número aproximado de pessoas empregadas nas instalações

Número	

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

Nome	
Designação do cargo	
Endereço de correio eletrónico	
Número de telefone – incluindo códigos internacionais	

PARTE 2

Organização e responsabilidades do expedidor conhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação

Objetivo: É proibido transportar carga ou correio aéreos para a UE/o EEE que não tenham sido sujeitos a controlos de segurança. A carga e correio entregues por um KC3 a uma ACC3 ou a um RA3 só podem ser aceites como tendo sido submetidos aos controlos de segurança necessários, se tais controlos de segurança forem realizados pelo KC3. Os dados relativos a tais controlos constam das partes seguintes da lista de controlo.

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

Referência: Ponto 6.8.3

2.1. A entidade estabeleceu um programa de segurança?

SIM ou NÃO	
Se a resposta for negativa, passe diretamente para o ponto 2.5	

2.2. Informações sobre o programa de segurança da entidade

Data – utilizar formato preciso, por exemplo, dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa de segurança é apresentado e/ou aprovado pela autoridade competente do Estado em que a entidade está localizada? Em caso afirmativo, descrever o processo	

2.3. O programa de segurança abrange de forma suficiente os elementos mencionados na lista de controlo (partes 4 a 11)?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, descrever as razões	

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo	

2.6. A entidade instaurou um sistema de gestão (por exemplo, instrumentos, instruções, etc.) para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou estabelecido pela autoridade competente ou outra entidade.	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.	

2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o caráter concludente e a solidez do processo

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

PARTE 3

Carga aérea/correio aéreo identificáveis ("Capacidade de identificação")

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

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

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

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

PARTE 4

Recrutamento e formação do pessoal

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

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

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

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

Nota:

— Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança e/ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).

— A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais e contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração em que indica eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

Referência: ponto 6.8.3.1

4.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso a carga aérea/correio aéreo identificáveis é sujeito a verificações dos antecedentes laborais que avaliam os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	

4.2. Este procedimento inclui:

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

4.3. Existe um procedimento que garante que o responsável pela aplicação e supervisão da realização dos controlos de segurança no local está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalia os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, indicar o número de anos anteriores tidos em conta para a verificação dos antecedentes laborais e mencionar a entidade que a efetua.	

4.4. Este procedimento inclui:

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

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

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

4.6. O pessoal referido no ponto 4.5 recebe formação contínua?

SIM ou NÃO	

Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência das ações de formação contínua	

4.7. Conclusão: As medidas relativas ao recrutamento e formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga/correio aéreo identificáveis foi devidamente nomeado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?

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

PARTE 5

Segurança física

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

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

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

— os obstáculos físicos tais como vedações ou barreiras;

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

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

Referência: ponto 6.8.3.1

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo é controlado o acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas. ☐ Pelo pessoal de segurança ☐ Por outros membros do pessoal ☐ Verificação manual da autorização de entrada de pessoas na área ☐ Sistemas eletrónicos de controlo do acesso ☐ Outras, especificar	
Em caso afirmativo, de que modo é assegurado que uma pessoa está autorizada a entrar na área? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas. — Utilização de um cartão de identificação da empresa — Utilização de outro tipo de identificação como o passaporte ou a carta de condução — Lista das pessoas autorizadas consultada pelo pessoal da segurança — Autorização eletrónica, por exemplo, através da utilização de um *chip*	

— Distribuição de chaves ou códigos de acesso apenas a pessoal autorizado — Outras, especificar	

5.2. Todos os pontos de acesso à carga aérea/ao correio aéreo identificáveis são vigiados? Tal inclui os pontos de acesso que não de utilização permanente e os pontos que não são normalmente utilizados como pontos de acesso, como as janelas

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como se processa a vigilância dos pontos de acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas. — Presença de pessoal de segurança — Sistemas eletrónicos de controlo do acesso que permitem o acesso a uma pessoa de cada vez — Barreiras, por exemplo, persianas ou cadeados — Sistema de televisão em circuito fechado — Sistema de deteção de intrusão	

5.3. Existem medidas suplementares para reforçar a segurança das instalações em geral?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar e descrever quais ☐ Vedações ou barreiras ☐ Sistema de televisão em circuito fechado ☐ Sistema de deteção de intrusão ☐ Rondas e vigilância ☐ Outras, especificar	

5.4. O edifício é de construção sólida?

SIM ou NÃO	

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

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

PARTE 6

Produção

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

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

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

6.1. O acesso à zona de produção é controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas	

6.2. O processo de produção é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão	

6.3. Existem controlos para prevenir a manipulação não autorizada na fase de produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

6.4. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a produção?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 7

Embalagem

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

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

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

7.1. O acesso à zona de embalagem é controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas	

7.2. O processo de embalagem é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão	

7.3. Existem controlos para prevenir a manipulação não autorizada na fase de embalagem?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

7.4. Descrever a embalagem exterior acabada:	
a) A embalagem exterior acabada é robusta?	
SIM ou NÃO	
Descrever:	
b) A embalagem exterior acabada é inviolável?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever que processo é utilizado para tornar a embalagem inviolável, por exemplo através da utilização de selos numerados, fita de segurança ou carimbos especiais, etc.	
Em caso negativo, descrever que medidas de proteção são tomadas para garantir a integridade das remessas.	
7.5. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a embalagem?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 8

Armazenagem

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

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

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

8.1. O acesso à zona de armazenagem é controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas	
8.2. A carga aérea/o correio aéreo acabados e embalados são armazenados em condições de segurança e subordinados a controlo da inviolabilidade?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	
Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que a carga aérea/o correio aéreo acabados e embalados com destino à UE/ao EEE estão protegidos contra interferências e manipulação não autorizadas.	

8.3. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante a armazenagem?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 9

Expedição

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

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

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

9.1. O acesso à zona de expedição é controlado e reservado a pessoas autorizadas?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas	

9.2. Quem tem acesso à zona de expedição? São possíveis múltiplas respostas.	
☐ Empregados da entidade ☐ Condutores ☐ Visitantes ☐ Contratantes ☐ Outros, especificar	

9.3. O processo de expedição é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão	

9.4. Existem controlos para prevenir a manipulação não autorizada na zona de expedição?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever	

9.5. Conclusão: As medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea/correio aéreo identificáveis com destino à UE/ao EEE contra interferências ou manipulação não autorizadas durante o processo de expedição?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 10

Remessas de outras origens

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

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

a) sejam separadas das suas próprias remessas; assim como

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

Todas essas remessas têm de ser sujeitas a rastreio por um RA3 ou por uma ACC3 antes de serem carregadas numa aeronave.

10.1. A entidade aceita de qualquer outra entidade remessas de carga ou correio destinadas a serem transportadas por via aérea?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, como as mantém separadas da sua própria carga ou correio e como se identificam perante o agente reconhecido/transportador?	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.	

PARTE 11

Transporte

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

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

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

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

a) Transporte próprio da entidade validada?	
SIM ou NÃO	
b) Transporte de outro RA3 ou ACC3?	
SIM ou NÃO	
c) Contratante utilizado pela entidade validada?	
SIM ou NÃO	

11.2. A carga aérea/o correio aéreo estão embalados de forma inviolável?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

11.3. O veículo é selado ou trancado antes do transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

11.4. Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar como	

11.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a correspondente declaração?	
SIM ou NÃO	

11.6. A pessoa que transporta a carga foi sujeita a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização para a segurança antes de ser autorizada a transportar carga e/ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários?	
SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (verificação de pré-admissão, verificação dos antecedentes, etc.) e o tipo de formação (formação de sensibilização para a segurança, etc.)	

11.7. Conclusão: As medidas são suficientes para proteger a carga aérea/o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	
Observações da entidade	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 12

Conformidade

Objetivo: Após a avaliação das onze partes anteriores da lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se a sua verificação no local confirma a realização dos controlos de segurança em conformidade com os objetivos referidos na lista de controlo para a carga/correio aéreo com destino à UE/ao EEE.

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

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

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

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

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

12.1. Conclusão geral:	
Avaliação (e notificação) (destacar a menção aplicável) Se se tratar da menção "APROVADO", a entidade será considerada como um expedidor reconhecido de país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3).	Aprovado/Reprovado
Se a avaliação global se concluir pela reprovação, mencionar a seguir os domínios em que a entidade não alcança o nível exigido de segurança ou apresenta uma vulnerabilidade específica. Formular igualmente recomendações sobre os ajustamentos necessários para obter o nível exigido e, por conseguinte, a aprovação.	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da entidade	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

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

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

(*) JO L 324 de 22.11.2012, p. 25.».

3) A seguir ao Apêndice 6-H1 são inseridos os seguintes apêndices:

«**APÊNDICE 6-H2**

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — AGENTE RECONHECIDO DE UM PAÍS TERCEIRO VALIDADO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO (RA3)

Em nome de [nome do RA3], tomo nota do seguinte:

O presente relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE/ao EEE no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nela referidas.

[Nome do RA3] só pode ser designado "agente reconhecido de um país terceiro validado pela UE para efeitos da segurança da aviação" (RA3) após ter concluído com êxito a validação UE para efeitos da segurança da aviação realizada por um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação que figure na base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos.

Se o relatório estabelecer um incumprimento das medidas de segurança previstas, tal poderá conduzir à revogação da designação de [nome do RA3] como RA3 anteriormente obtida por essa instalação, o que impedirá [nome do RA3] de entregar carga ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários e com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a outro RA3.

O relatório é válido por cinco anos, pelo que expira, o mais tardar, em .....

Em nome de [nome do RA3] declaro que:

a) [nome do RA3] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

b) Quaisquer alterações das operações de [nome do RA3] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:

   (1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.8 do apêndice 6-C2 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;

   (2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.

c) Se [nome do RA3] cessar a sua atividade, deixar de tratar de carga aérea/correio aéreo ou de poder satisfazer os requisitos validados no presente relatório, [nome do RA3] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entrega carga aérea e/ou correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários.

d) [nome do RA3] manterá o nível de segurança confirmado no presente relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designada como RA3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome do RA3].

Em nome de [nome do RA3], assumo plena responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Função na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-H3

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — EXPEDIDOR CONHECIDO DE UM PAÍS TERCEIRO VALIDADO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO (KC3)

Em nome de [nome do KC3], tomo nota do seguinte:

O presente relatório estabelece o nível de segurança aplicado às operações de carga aérea com destino à UE/ao EEE (*) no que respeita às normas de segurança enumeradas na lista de controlo ou nelas referidas (**).

[Nome do KC3] só pode ser designado "expedidor conhecido de um país terceiro validado UE para feitos da segurança da aviação" (KC3) após ter concluído com êxito a validação UE para efeitos da segurança da aviação realizada por um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação que figure na base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos.

Se o relatório estabelecer um incumprimento das medidas de segurança previstas, tal poderá conduzir à revogação da designação de [nome do KC3] como KC3 anteriormente obtida por essa instalação, o que impedirá [nome do KC3] de entregar carga ou correio aéreos submetidos aos controlos de segurança necessários e com destino à UE/ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3.

O relatório é válido por cinco anos, pelo que expira, o mais tardar, em .....

Em nome de [nome do KC3] declaro que:

a) [nome do KC3] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

b) Quaisquer alterações das operações de [nome do KC3] que não exijam uma revalidação completa serão assinaladas no relatório inicial, mediante aditamento das informações em causa, mantendo simultaneamente visíveis as anteriores informações. Poderá tratar-se das seguintes alterações:

   (1) A responsabilidade global pela segurança é atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C4 do Regulamento (UE) n.º 185/2010;

   (2) Quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança.

c) Se [nome do KC3] cessar a sua atividade, deixar de tratar de carga aérea/correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados o presente relatório [nome do KC3] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entrega carga aérea e/ou correio aéreo submetidos aos controlos de segurança necessários.

d) [nome do KC3] manterá o nível de segurança confirmado o presente relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designada como KC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome do KC3].

Em nome de [nome do KC3], assumo plena responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Função na empresa:

Data:

Assinatura:

(*) Aeroportos situados nos seguintes países: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Suécia, bem como Islândia, Noruega e Suíça.

(**) Regulamento (UE) n.º 185/2010, com a redação que lhe foi dada pelos Regulamentos de Execução (UE) n.º 859/2011 e (UE) n.º 1082/2012.».