

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 173/2012 DA COMISSÃO

de 29 de fevereiro de 2012

que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010 no respeitante à clarificação e simplificação de determinadas medidas de 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 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) A experiência adquirida com a aplicação do 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 <sup>(2)</sup>, demonstrou a necessidade de pequenas alterações às modalidades de execução de certas normas de base comuns.
- (2) Trata-se da clarificação ou simplificação de determinadas medidas específicas de segurança da aviação, para melhorar a clareza jurídica, harmonizar a interpretação comum da legislação e ainda garantir a melhor execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

- (3) As alterações dizem respeito à aplicação de um número limitado de medidas relacionadas com o controlo do acesso, a vigilância e a realização de rondas, o rastreio dos passageiros e da bagagem de porão, os controlos de segurança da carga, do correio e das provisões de bordo e do aeroporto, a formação profissional e os equipamentos de segurança.
- (4) O Regulamento (UE) n.º 185/2010 deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité para a Segurança da Aviação Civil,

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 no vigésimo dia seguinte ao 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 29 de fevereiro de 2012.

Pela Comissão  
O Presidente  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

<sup>(2)</sup> 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. O ponto 1.1.3.4 passa a ter a seguinte redação:

«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 contém 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.».

2. É aditado o seguinte parágrafo ao ponto 1.2.2.2:

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

3. É aditado o seguinte parágrafo ao ponto 1.2.2.4:

«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.».

4. É aditado o ponto 1.2.6.9 seguinte:

«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.».

5. É aditado o seguinte texto no fim do ponto 1.2.7.1, alínea c):

«; e

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

6. O ponto 1.5.2 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) a dimensão do aeroporto, incluindo a quantidade e a natureza das operações; e
- b) a configuração do aeroporto, designadamente a interligação entre as áreas definidas no aeroporto; e
- c) as possibilidades e limitações dos meios para realizar as rondas e a vigilância.

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

7. O ponto 4.1.3.4 passa a ter a seguinte redação:

a) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«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»;

b) As alíneas e) e f) passam a ter a seguinte redação:

«e) tiverem sido adquiridos noutra 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».
8. O ponto 5.3.3.2 passa a ter a seguinte redação:
- «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.».
9. O ponto 6.0.2 passa a ter a seguinte redação:
- «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.».
10. É suprimido o ponto 6.0.3.
11. O ponto 6.3.2.6 passa a ter a seguinte redação:
- «6.3.2.6 A documentação deve ser disponibilizada para inspeção pela autoridade competente em qualquer ponto antes de a remessa ser carregada para a aeronave e, posteriormente, durante o período de duração do voo ou durante 24 horas, consoante o período que for mais longo, e incluirá as informações seguintes:
- a) o identificador alfanumérico único do agente reconhecido atribuído pela autoridade competente;
  - b) um identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário);
  - c) o conteúdo da remessa, exceto para as remessas mencionadas no ponto 6.2.3, alíneas d) e e), da Decisão C(2010) 774 final da Comissão, de 13 de abril de 2010 (\*);
  - 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.

(\*) Não publicada.».

12. O ponto 6.3.2.7 passa ter a seguinte redação:

- «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.».

13. O ponto 6.6.1.1, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«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».

14. É aditado o seguinte texto no fim do ponto 6.8.2.3:

«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.».

15. O sétimo travessão do apêndice 6-A passa a ter a seguinte redação:

«— 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».

16. É suprimida a segunda frase sob o cabeçalho «Artigos proibidos» do apêndice 6-D.

17. O apêndice 6-E passa a ter a seguinte redação:

#### «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 aérea/correio aéreo receberá formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010;
- será verificada a integridade de todo o pessoal recrutado que terá acesso a carga aérea/correio aéreo. Esta verificação incluirá, pelo menos, um controlo de identidade (se possível, por meio de bilhete de identidade, carta de condução ou passaporte com fotografia) e uma confirmação do currículo e/ou das referências facultadas;
- os compartimentos de carga dos veículos serão selados ou trancados. Os veículos com cortinas laterais serão protegidos com cabos TIR. As zonas de carga dos veículos de caixa aberta serão mantidas sob vigilância quando transportarem carga aérea;
- imediatamente antes do carregamento, o compartimento de carga será revistado, e a integridade da revista será mantida até o carregamento estar concluído;
- cada motorista será portador de um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento com uma fotografia do titular, emitido ou reconhecido pelas autoridades nacionais;
- o motorista não fará paragens imprevistas entre os pontos de recolha e de entrega. Se tal for inevitável, o motorista verificará a segurança da carga e a integridade das fechaduras e/ou dos selos quando regressar. Se o motorista detetar qualquer sinal de interferência, notificará o seu supervisor e a carga aérea/o correio aéreo não será entregue sem notificação no ponto de entrega;
- os serviços de transporte não serão subcontratados a terceiros, exceto se a empresa subcontratada também tiver um contrato de transportador com [o mesmo nome acima referido do agente reconhecido/expedidor conhecido/expedidor avençado, ou da autoridade competente que aprovou ou certificou o transportador]; e
- nenhum outro serviço (p. ex., armazenamento) será subcontratado a terceiros que não sejam um agente reconhecido ou uma entidade certificada ou aprovada e incluída na lista de fornecedores desses serviços pela autoridade competente.

Assumo inteira responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Designação e endereço da empresa:

Data:

Assinatura:».

18. É aditado o ponto 8.0.4 seguinte:

«8.0.4 A lista de artigos proibidos nas provisões de bordo é a mesma que a estabelecida no apêndice 4-C.»

19. O ponto 8.1.4.2 passa a ter a seguinte redação:

«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.»

20. O ponto 8.1.5 passa a ter a seguinte redação:

«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.»

21. O sétimo travessão do apêndice 8-A passa a ter a seguinte redação:

«— 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».

22. O APÊNDICE 8-B passa a ter a seguinte redação:

#### «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
- 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:».

23. É aditado o ponto 9.0.4 seguinte:

«9.0.4 A lista dos artigos proibidos nas provisões do aeroporto é idêntica à do apêndice 4-C.»

24. O ponto 9.1.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«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.»

25. O ponto 9.1.3.2 passa a ter a seguinte redação:

«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.»

26. O ponto 9.1.4 passa a ter a seguinte redação:

«9.1.4 **Controlos de segurança a aplicar pelos fornecedores conhecidos ou pelos operadores aeroportuários**

Um fornecedor conhecido de provisões do aeroporto ou um operador aeroportuário que entrega provisões na zona restrita de segurança deve:

- a) nomear uma pessoa responsável pela segurança na empresa; e
- b) assegurar que as pessoas que têm acesso às provisões do aeroporto recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7, antes de terem acesso a essas provisões; e

- c) impedir o acesso não autorizado às suas instalações e às provisões do aeroporto; e
- d) assegurar, de forma razoável, que não são escondidos artigos proibidos nas provisões do aeroporto; e
- e) aplicar selos invioláveis em todos os veículos e/ou contentores que transportam provisões do aeroporto, ou protegê-los fisicamente.

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.».

27. O apêndice 9-A passa a ter a seguinte redação:

«**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 fisicamente (este ponto não será aplicável durante o transporte no lado ar).

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:».

28. É aditado o ponto 11.2.7 seguinte:

«**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.».

29. O ponto 11.4.2, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

- «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».

30. O ponto 12.7.2.2 passa a ter a seguinte redação:

- «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.».

---