

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1116/2013 DA COMISSÃO

de 6 de novembro de 2013

que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010 no respeitante à clarificação, harmonização e simplificação de determinadas medidas específicas no domínio da segurança da aviação

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 4.º, n.º 3,

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 ⁽²⁾, revelou a necessidade de introduzir pequenas alterações nas modalidades de execução de certas normas de base comuns.
- (2) Trata-se de clarificar, harmonizar ou simplificar determinadas medidas específicas no domínio da segurança da aviação, de modo a aumentar a clareza jurídica, harmonizar a interpretação comum da legislação e garantir a melhor execução das normas de base comuns nesta matéria.

- (3) Estas alterações prendem-se com a aplicação de um número limitado de medidas relacionadas com o controlo do acesso, a segurança das aeronaves, o rastreio da bagagem de porão e de cabina, os controlos de segurança da carga, correio e provisões de bordo e do aeroporto, a formação profissional e o equipamento de segurança.
- (4) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 185/2010 deve 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 6 de novembro 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. O capítulo 1 é alterado como segue:

a) É aditado o seguinte ponto 1.0.4:

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

b) No final do ponto 1.2.1.1, é aditado o seguinte texto:

«Considera-se que as visitas guiadas do aeroporto que sejam acompanhadas por pessoas autorizadas têm um motivo legítimo.»;

c) No final do ponto 1.2.2.1, é aditado o seguinte texto:

«Considera-se que as visitas guiadas do aeroporto que sejam acompanhadas por pessoas autorizadas têm um motivo legítimo.»;

d) No final do ponto 1.2.7.2, é aditado o seguinte texto:

«Uma pessoa pode ser dispensada da exigência de ser acompanhada na condição de dispor de uma autorização para o efeito e de ser titular de um cartão de identificação aeroportuária válido.»;

e) É aditado o seguinte ponto 1.2.7.5:

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

f) O ponto 1.3.1.5 passa a ter a seguinte redação:

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

2. O capítulo 3 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 3.1.1.3 passa a ter a seguinte redação:

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

b) O ponto 3.1.3 é alterado do seguinte modo:

i) O segundo e o quarto travessões são eliminados;

ii) O terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— a origem do voo anterior.»;

c) No ponto 3.2.1.1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

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

d) A segunda frase do ponto 3.2.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«A alínea a) não se aplica às portas acessíveis a pessoas a partir do solo.»;

e) O ponto 3.2.2.2 passa a ter a seguinte redação:

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

3. O apêndice 3-B passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 3-B

SEGURANÇA DAS AERONAVES

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

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

Estados Unidos da América

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

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

4. No capítulo 4, o ponto 4.1.2.11 passa a ter a seguinte redação:

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

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

5. O apêndice 4-B passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 4-B

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

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

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

Estados Unidos da América

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

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

6. No capítulo 5, é aditado o seguinte ponto 5.1.7:

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

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

7. O apêndice 5-A passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 5-A

BAGAGEM DE PORÃO

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

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

Estados Unidos da América

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

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

8. O capítulo 6 é alterado do seguinte modo:

a) Nos pontos 6.3.1.2, alínea c), 6.3.1.2, alínea d), 6.3.1.5, 6.4.1.2, alínea c), 6.4.1.2, alínea e), 6.4.1.5, 6.8.1.4, 6.8.1.5, 6.8.4.1, 6.8.5.1.2, 6.8.5.1.3 e 6.8.5.2, nos apêndices 6-A e 6-H1, e nos pontos 11.6.4.1 e 11.6.4.3, a referência à «base de dados comunitária de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos» ou «base de dados da União de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos» é substituída por uma referência à «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento».

b) É aditado o seguinte ponto 6.2.1.4:

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

c) O ponto 6.3.2.4 passa a ter a seguinte redação:

«6.3.2.4 Após a realização dos controlos de segurança a que é feita referência nos pontos 6.3.2.1 a 6.3.2.3 do presente regulamento e no ponto 6.3 da Decisão 2010/774/UE da Comissão, o agente reconhecido deve assegurar que:

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

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

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

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

d) No final do ponto 6.3.2.6, é aditado o seguinte texto:

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

e) É aditado o seguinte ponto 6.3.2.9:

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

f) No ponto 6.4.2.1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

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

g) O ponto 6.6.2 passa a ter o seguinte título:

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

h) O ponto 6.6.2.2 passa a ter a seguinte redação:

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

- a) estiverem fisicamente protegidas, de modo a impedir a introdução de artigos proibidos; ou
- b) não forem abandonadas sem vigilância e forem de acesso limitado às pessoas responsáveis pela proteção e carregamento das mercadorias e do correio na aeronave.»;

i) No final do ponto 6.8.2.2, é aditado o seguinte texto:

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

j) O ponto 6.8.3.2 passa a ter a seguinte redação:

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

9. O apêndice 6-B passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 6-B

GUIA PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS

O presente guia permitirá às empresas avaliar as medidas de segurança tomadas em cumprimento dos critérios aplicáveis aos expedidores conhecidos, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e nos respetivos atos de execução. Deste modo, poderão garantir que satisfazem os requisitos necessários antes de organizarem uma visita de validação oficial no terreno.

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

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

Introdução

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

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

Organização e responsabilidades

O expedidor deve indicar os **dados da organização (nome, número de IVA ou número de registo na Câmara de Comércio ou número de registo da sociedade, se aplicável), o endereço das instalações a validar** e o endereço principal da organização (caso seja diferente do das instalações a validar). Deve ser indicada a data da última visita de validação e o último identificador alfanumérico único (se aplicável), bem como o ramo de atividade, o número aproximado de trabalhadores nas instalações, **o nome e cargo da pessoa responsável pela segurança da carga/correio aéreo e os dados de contacto**.

Processo de recrutamento do pessoal

O expedidor deve fornecer informações sobre o processo de recrutamento do pessoal (permanente, temporário ou contratado por agências, motoristas) que tem acesso à carga/correio aéreo identificáveis. O processo de recrutamento deve incluir uma **verificação dos antecedentes laborais ou um inquérito pessoal**, em conformidade com o disposto no ponto 11.1 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. A visita de validação no terreno deve incluir uma entrevista com o responsável pelo recrutamento do pessoal. Devem ser apresentadas provas (por exemplo, formulários em branco) que confirmem os procedimentos da empresa. Este processo de recrutamento abrange o pessoal recrutado a partir de 29 de abril de 2010.

Procedimento de formação do pessoal no domínio da segurança

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

Segurança física

O expedidor deve demonstrar de que forma garante a proteção das instalações (por exemplo, vedação física ou barreira) e aplica os procedimentos de controlo do acesso pertinentes. Se for caso disso, devem ser prestadas informações pormenorizadas sobre eventuais sistemas de alarme e/ou de televisão em circuito fechado. **O controlo dos acessos à zona de transformação ou de armazenamento da carga/correio aéreo é essencial**. Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga/correio aéreo devem oferecer garantias de segurança ou ser de acesso controlado.

Produção (se aplicável)

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

Embalagem (se aplicável)

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

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

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

Armazenagem (se aplicável)

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

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

Expedição (se aplicável)

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

Transporte

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

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

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

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

Responsabilidades do expedidor

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

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

- a) A responsabilidade global pela segurança seja atribuída a uma pessoa distinta da designada;
- b) Se verifiquem quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;
- c) A empresa cesse a sua atividade, deixe de tratar carga/correio aéreos ou de poder cumprir os requisitos impostos pela legislação da UE.

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

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

NOTAS**Dispositivos explosivos e incendiários**

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

Remessas de outras fontes

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

- a) Sejam separadas das remessas por ele originadas; e
- b) A origem seja claramente indicada na remessa ou na documentação de acompanhamento.

Todas as remessas têm de ser sujeitas a rastreio antes de serem carregadas na aeronave.».

10. O apêndice 6-C passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 6-C**LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA EXPEDIDORES CONHECIDOS****Notas sobre o preenchimento:**

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

- as rubricas assinaladas com* são de preenchimento obrigatório.
- se a resposta a uma pergunta a **negrito** for NÃO, o processo de validação **TERÁ** de resultar numa **REPROVAÇÃO**. Este critério não se aplica quando as perguntas não são pertinentes.
- a avaliação global só poderá resultar numa **APROVAÇÃO** após a assinatura, na última página, da declaração de compromisso pelo expedidor.
- o original da declaração de compromisso deverá ser conservado ou disponibilizado à autoridade competente até ao termo da validação. O expedidor deverá igualmente receber uma cópia da declaração.

PARTE 1**Organização e responsabilidades**

1.1. Data de validação*	
Utilizar um formato de data exata, por exemplo, 01.10.2010	
dd/mm/aaaa	
1.2. Data da validação anterior e identificador único (UNI), quando aplicável	
dd/mm/aaaa	
UNI	
1.3. Nome da organização a validar*	
Nome	
Número de IVA/número de registo na Câmara de Comércio/número de registo da sociedade (se aplicável)	
1.4. Endereço da instalação a validar*	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
País	

1.5. Endereço principal da organização (caso seja diferente do endereço das instalações a validar, desde que seja no mesmo país)

Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
País	

1.6. Natureza da(s) atividade(s) — tipos de carga tratados

1.7. Indicar se o requerente é responsável por um dos seguintes aspetos:

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

1.8. Número aproximado de trabalhadores das instalações

1.9. Nome e cargo da pessoa responsável pela segurança da carga/correio aéreos

Nome	
Cargo	

1.10. Número de telefone de contacto

N.º de telefone	
-----------------	--

1.11. Endereço de correio eletrónico*

Correio eletrónico	
--------------------	--

PARTE 2

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

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

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

Descrever:

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

PARTE 3

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: garantir que todo o pessoal (permanente, temporário, contratado por agências, motoristas) que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis foi sujeito a verificação dos antecedentes laborais e/ou a inquéritos pessoais e recebeu formação em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010. Além disso, o expedidor deve demonstrar que todo o pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança respeitantes a provisões recebeu formação em conformidade com o disposto no capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010.

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que tipo?	

3.2. O processo de recrutamento inclui igualmente um inquérito pessoal, nomeadamente uma verificação do registo criminal, em conformidade com o disposto no ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?

Este critério aplica-se ao pessoal recrutado após [a data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008].

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que tipo?	

3.3. O processo de nomeação da pessoa designada como responsável pela realização e supervisão dos controlos de segurança nas instalações inclui uma exigência de inquérito pessoal, nomeadamente uma verificação do registo criminal, em conformidade com o disposto no ponto 11.1.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever:	

3.4. O pessoal que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis recebe formação de sensibilização para a segurança em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 antes de lhe ser dado acesso a carga/correio aéreos identificáveis? O pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança respeitantes a provisões recebeu formação em conformidade com o disposto no capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever:	

3.5. O pessoal (a que se refere o ponto acima) frequentou cursos de atualização com a frequência estabelecida para esta formação?

SIM ou NÃO	
------------	--

3.6. Avaliação — As medidas adotadas são suficientes para garantir que todo o pessoal que tem acesso a carga/correio aéreos identificáveis, bem como o pessoal que realiza controlos de segurança foi devidamente recrutado e formado em conformidade com o capítulo 11 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	

PARTE 4

Segurança física

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

4.1. As instalações são protegidas por uma vedação ou barreira física?

SIM ou NÃO	
------------	--

4.2. Todos os pontos de acesso às instalações são de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
4.3. Em caso afirmativo, o controlo dos pontos de acesso é feito de forma:	
Pessoal	
Manual	
Automática	
Eletrónica	
Outra, especificar	
4.4. O edifício é de construção sólida?	
SIM ou NÃO	
4.5. O edifício dispõe de um sistema de alarme eficaz?	
SIM ou NÃO	
4.6. O edifício dispõe de um sistema de televisão em circuito fechado eficaz?	
SIM ou NÃO	
4.7. Em caso afirmativo, as imagens de televisão em circuito fechado são gravadas?	
SIM ou NÃO	
4.8. Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga/correio aéreos identificáveis oferecem garantias de segurança ou são de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
4.9. Em caso negativo, especificar as razões	
4.10. Avaliação: as medidas adotadas pela organização são suficientes para prevenir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga/correio aéreos identificáveis são tratados ou armazenados?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	

PARTE 5

Produção

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

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

5.1. A zona de produção é de acesso controlado?	
SIM ou NÃO	
5.2. Em caso afirmativo, como?	
5.3. O processo de produção é supervisionado?	
SIM ou NÃO	
5.4. Em caso afirmativo, como?	
5.5. São realizados controlos para impedir as manipulações não autorizadas na fase de produção?	
SIM ou NÃO	

Em caso afirmativo, descrever:

5.6. Avaliação: as medidas tomadas pela organização são suficientes para proteger a carga/correio aéreos identificáveis contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a fase de produção?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	

PARTE 6

Embalagem

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

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

6.1. O processo de embalagem é supervisionado?

SIM ou NÃO	
------------	--

6.2. Em caso afirmativo, como?

6.3. Descrever a embalagem exterior acabada:

a) A embalagem exterior acabada é robusta?

SIM ou NÃO	
Descrever:	

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

SIM ou NÃO	
Descrever:	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar	

6.4.b) As reservas de selos, fita de segurança ou carimbos especiais são conservadas em condições de segurança quando não estão a ser utilizadas?

SIM ou NÃO	
Descrever	

6.4.c) O fornecimento de selos numerados, fita de segurança e/ou carimbos é sujeito a controlo?

SIM ou NÃO	
Descrever:	

6.5. Em caso de resposta afirmativa à pergunta 6.4.a), indicar o método de controlo.

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

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões	

PARTE 7

Armazenagem

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

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

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

SIM ou NÃO

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

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões

PARTE 8

Expedição

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

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

8.1. A zona de expedição é de acesso controlado?

SIM ou NÃO

8.2. Em caso afirmativo, como?

8.3. Quem tem acesso à zona de expedição?

Trabalhadores?

SIM ou NÃO

Motoristas?

SIM ou NÃO

Visitantes?

SIM ou NÃO

Contratantes?

SIM ou NÃO

8.4. **Avaliação: a proteção é suficiente para proteger a carga/correio aéreos contra as interferências ou manipulações não autorizadas na zona de expedição?**

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões

PARTE 8A

Remessas de outras fontes

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

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

8A.1. A organização aceita para transporte aéreo remessas de carga provenientes de outras empresas?

SIM ou NÃO

8A.2. Em caso afirmativo, como as mantém separadas da própria carga e as identifica junto do agente reconhecido/
/transportador?

PARTE 9

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

9.1. Como é feito o encaminhamento da carga/correio aéreos para as instalações do agente reconhecido?

a) Pelo próprio agente reconhecido ou por conta deste?

SIM ou NÃO

b) Pelo expedidor, com os seus próprios meios de transporte?

SIM ou NÃO

c) Mediante recurso do expedidor a um contratante?

SIM ou NÃO

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

— a carga/correio aéreos são selados ou embalados antes do transporte, de modo a garantir a apresentação de marcas em caso de violação? e

— a declaração do transportador foi assinada?

SIM ou NÃO

Responder às perguntas abaixo apenas em caso de resposta afirmativa às perguntas 9.1. b) ou 9.1. c)

9.3. O compartimento de carga do veículo permite realizar o transporte em condições de segurança?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, especificar de que modo...

9.4. a) Caso o compartimento de carga do veículo permita realizar o transporte em condições de segurança, são utilizados selos numerados?

SIM ou NÃO

9.4.b) Caso sejam utilizados selos numerados, o acesso aos mesmos é controlado e os números registados no momento da atribuição?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, especificar

9.5. Se o compartimento de carga do veículo não permitir realizar o transporte em condições de segurança, é garantida a apresentação de marcas em caso de violação da carga/correio aéreos?

SIM ou NÃO

9.6. Em caso afirmativo, descrever o método utilizado para garantir a apresentação de marcas em caso de violação.

9.7. Em caso negativo, como é garantida a sua segurança?

9.8. Avaliação: as medidas são suficientes para proteger a carga/correio aéreos contra interferências não autorizadas durante o transporte?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões

Declaração de compromisso

Declaro que:

- aceito a realização de inspeções sem aviso prévio pelos inspetores da autoridade competente para efeitos de monitorização destas normas. Se o inspetor detetar lacunas graves no domínio da segurança, tal poderá conduzir à retirada do estatuto de expedidor conhecido,
- facultarei a [nome da autoridade competente] os dados pertinentes o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 10 dias úteis, caso:
 - a responsabilidade global pela segurança seja atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9;
 - se verificarem quaisquer outras alterações das instalações ou dos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança; e
 - a empresa cesse a sua atividade, deixe de tratar carga/correio aéreos ou de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União Europeia,
- manterei as normas de segurança até à próxima visita de validação e/ou inspeção no terreno,
- assumo inteira responsabilidade pela presente declaração.

Assinatura

Cargo na empresa

Avaliação (e notificação)

Aprovado/Reprovado

Se a avaliação global se concluir por uma reprovação, mencionar a seguir os domínios em que o expedidor não alcança o nível exigido de segurança ou apresenta uma vulnerabilidade específica. Formular igualmente recomendações sobre os ajustamentos necessários para obter o nível exigido e, por conseguinte, a aprovação.

Assinatura

(Nome do validador)»

11. O apêndice 6-C3 é alterado do seguinte modo:

- a) Na parte 4, quinto parágrafo, é eliminado o texto «Referência: Ponto 6.8.3.1»;
- b) Na parte 5, o sétimo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Referência: Ponto 6.8.3»;
- c) Na parte 7, o quinto parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Referência: Pontos 6.8.3.1, 6.8.3.2 e 6.8.3.3, bem como 6.2.1 e 6.7»;
- d) Na parte 11, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Objetivo: após avaliar as dez partes anteriores da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deverá concluir se a sua verificação no local corresponde ao conteúdo da parte do programa de segurança da transportadora aérea que descreve as medidas aplicáveis à carga/correio aéreos com destino à UE/EEE e se os controlos de segurança cumprem de forma suficiente os objetivos enumerados na presente lista de controlo.».

12. No apêndice 6-F, o ponto 6-Fiii passa a ter a seguinte redação:

«6-Fiii

ATIVIDADES DE VALIDAÇÃO DE PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO DE PAÍSES E TERRITÓRIOS ULTRAMARINOS COM RELAÇÕES ESPECIAIS COM A UNIÃO, EM CONFORMIDADE COM O TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, AOS QUAIS NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO SOBRE OS TRANSPORTES DO REFERIDO TRATADO, RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES À VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO»

13. No apêndice 8-B, primeiro travessão, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) a assegurar que as pessoas que têm acesso às provisões de bordo recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, compromete-se a assegurar que as pessoas que realizam o rastreio das provisões de bordo recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e que as pessoas que realizam outros controlos de segurança relacionados com as provisões de bordo recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.10 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010; e».

14. O capítulo 9 é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 9.0.2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) "provisões do aeroporto", todos os artigos destinados a ser vendidos, utilizados ou disponibilizados para qualquer fim ou atividade nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, à exceção dos artigos transportados por pessoas que não sejam passageiros;»;

b) No ponto 9.1.1.1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) tiverem sido submetidas aos controlos de segurança necessários respeitantes à provisões por um fornecedor conhecido ou por um fornecedor reconhecido e tiverem sido protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados até à sua entrega na zona restrita de segurança.».

15. No apêndice 9-A, primeiro travessão, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) a assegurar que as pessoas que têm acesso às provisões do aeroporto recebem formação de sensibilização em matéria de segurança geral, em conformidade com o ponto 11.2.7 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010, antes de terem acesso a essas provisões. Além disso, compromete-se a assegurar que as pessoas que realizam o rastreio das provisões do aeroporto recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.3 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 e que as pessoas que realizam outros controlos de segurança relacionados com as provisões do aeroporto recebem formação em conformidade com o ponto 11.2.3.10 do anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010; e».

16. O capítulo 11 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 11.1.5 passa a ter a seguinte redação:

«11.1.5. O inquérito pessoal ou a verificação dos antecedentes laborais deverão ser realizados antes de a pessoa receber formação em matéria de segurança que implique o acesso a informação não pública. Os inquéritos pessoais serão repetidos a intervalos regulares não superiores a cinco anos.»;

b) No ponto 11.2.3.7, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) conhecimento dos procedimentos de selagem de aeronaves, quando aplicável à pessoa que recebe formação;»;

c) No ponto 11.2.3.9, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«A formação das pessoas que realizam outros controlos de segurança da carga e do correio, que não sejam rastreios, deverá proporcionar as seguintes competências;»;

d) No final do ponto 11.2.6.1, é aditado o seguinte texto:

«Por razões objetivas, a autoridade competente poderá dispensar essas pessoas desta formação obrigatória se o referido acesso se limitar às zonas do terminal acessíveis aos passageiros.»

e) No final do ponto 11.3.1, é aditado o seguinte texto:

«As pessoas que executam as tarefas enumeradas no ponto 11.2.3.3 podem ser dispensadas do cumprimento destes requisitos se apenas forem autorizadas a realizar controlos visuais e/ou revistas manuais.»;

f) No ponto 11.5.3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Possuem os conhecimentos e as competências especificados no ponto 11.5.4; e»;

g) No ponto 11.5.4, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«Para se obter a certificação como instrutor qualificado para ministrar a formação especificada nos pontos 11.2.3.1 a 11.2.3.5 e nos pontos 11.2.4 (salvo no caso da formação dos supervisores afetos exclusivamente à supervisão das pessoas a que se referem os pontos 11.2.3.6 a 11.2.3.10) e 11.2.5, é necessário conhecer o ambiente de trabalho no domínio pertinente da segurança da aviação e possuir qualificações e competências nas seguintes áreas:».

17. O capítulo 12 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 12.1.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«12.1.2.2. Todos os PDM exclusivamente utilizados no rastreio das pessoas que não sejam passageiros deverão cumprir, no mínimo, a norma 1.»

b) São aditados os seguintes pontos 12.5.1.4 e 12.5.1.5:

«12.5.1.4. Deve ser nomeado um administrador responsável pela gestão da configuração do sistema PIA.

12.5.1.5. A autoridade competente deve realizar controlos regulares da correta implementação dos sistemas PIA, bem como garantir a sua correta configuração, nomeadamente a projeção de imagens realistas e pertinentes de objetos, a sua conformidade com os requisitos e a atualização das bibliotecas de imagens.»

c) O ponto 12.8.2 passa a ter a seguinte redação:

«12.8.2. Antes da introdução prevista, o Estado-Membro em causa deve informar, por escrito, a Comissão e os outros Estados-Membros do método de rastreio proposto que pretende autorizar, juntando uma avaliação que indique de que modo fica garantido que a aplicação do novo método cumprirá o requisito definido no ponto 12.8.1, alínea b). A notificação deve igualmente incluir informações pormenorizadas sobre o(s) local(is) em que se prevê utilizar o método de rastreio e a duração prevista do período de avaliação.»;

d) É aditado o seguinte ponto 12.10:

«12.10. EQUIPAMENTO DE DETEÇÃO DE METAIS (EDM)

As disposições específicas relativas à utilização de EDM encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.».
