REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 687/2014 DA COMISSÃO

de 20 de junho de 2014

que altera o Regulamento (UE) n.º 185/2010 no respeitante à clarificação, harmonização e simplificação das medidas de segurança da aviação, à equivalência das normas de segurança e às medidas de segurança da carga e do correio

(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 ([2]) revelou a necessidade de introduzir 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 evitar interpretações divergentes 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 os artigos proibidos, a segurança das aeronaves, os controlos de segurança da carga, do correio e das provisões de bordo e do aeroporto e os equipamentos de segurança.

(4) Nos termos do disposto no Regulamento (CE) n.º 272/2009 ([3]), a Comissão deve reconhecer a equivalência das normas de segurança da aviação dos países terceiros e dos outros países e territórios a que não se aplica o título VI do TFUE, na condição de serem preenchidos os critérios definidos no mesmo regulamento.

(5) A Comissão verificou que os aeroportos situados nas ilhas de Guernsey, Man e Jersey preenchem os critérios estabelecidos na parte E do anexo do Regulamento (CE) n.º 272/2009.

(6) O anexo do Regulamento (UE) n.º 185/2010 da Comissão inclui a lista dos países terceiros e de outros países e territórios a que não se aplica o título VI do TFUE, reconhecidos como aplicando normas de segurança equivalentes às normas de base comuns estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 272/2009.

(7) Os Regulamentos (CEE) n.º 2454/93 ([4]) e (UE) n.º 185/2010 da Comissão estabelecem requisitos de segurança idênticos para as entidades que operam na cadeia de abastecimento da carga e do correio.

(8) É necessário um maior alinhamento dos requisitos de segurança para o programa de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos para efeitos da segurança da aviação, definido no Regulamento (UE) n.º 185/2010, e para o programa de Operador Económico Autorizado das autoridades aduaneiras, definido no Regulamento (CEE) n.º 2454/93, de modo a permitir o reconhecimento mútuo e facilitar a tarefa da indústria em causa e das autoridades públicas, mantendo simultaneamente os atuais níveis de segurança.

(9) O Regulamento (UE) n.º 185/2010 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

(10) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité para a Segurança da Aviação Civil,

---

([1]) JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

([2]) 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 (JO L 55 de 5.3.2010, p. 1).

([3]) Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão, de 2 de abril de 2009, que complementa as normas de base comuns para a proteção da aviação civil definidas no anexo ao Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 91 de 3.4.2009, p. 7).

([4]) Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO L 253 de 11.10.1993, p.1).

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 dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O disposto no ponto 5, alínea o), do anexo é aplicável a partir de 1 de julho de 2014.

O disposto no ponto 10, alínea b), e no ponto 11, alínea b), do anexo é aplicável a partir de 1 de março de 2015.

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

Feito em Bruxelas, em 20 de junho de 2014.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO

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

1) O capítulo 1 é alterado do seguinte modo:

a) É aditado o ponto 1.0.5 seguinte:

«1.0.5. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, numa decisão da Comissão publicada em separado, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado.»;

b) É suprimido o ponto 1.3.1.7;

c) É aditado o ponto 1.6 seguinte:

«1.6. ARTIGOS PROIBIDOS

1.6.1. As pessoas que não sejam passageiros não estão autorizadas a transportar os artigos enumerados no apêndice 1-A para as zonas restritas de segurança.

1.6.2. As pessoas autorizadas a transportar artigos proibidos para as zonas restritas de segurança, a fim de executar tarefas essenciais ao funcionamento das instalações aeroportuárias ou das aeronaves ou desempenhar funções a bordo, podem ser isentas do cumprimento do disposto no ponto 1.6.1.

1.6.3. Para permitir conciliar a pessoa autorizada a transportar um ou mais artigos incluídos na lista do apêndice 1-A com o artigo transportado:

a) A pessoa deve dispor de uma autorização e trazê-la consigo. A autorização deve constar do cartão de identificação que confere acesso às zonas restritas de segurança ou de uma declaração escrita separada. A autorização deve indicar o(s) artigo(s) que pode(m) ser transportado(s), mencionando a categoria ou o artigo específico. Se constar do cartão de identificação, a autorização deve ser reconhecível com base no princípio da necessidade de conhecer; ou

b) Os postos de controlo de segurança devem dispor de um sistema que indica qual(is) a(s) pessoa(s) autorizada(s) a transportar qual(is) artigo(s), mencionando a categoria ou o artigo específico.

A conciliação deve ser efetuada antes de a pessoa ser autorizada a transportar o(s) artigo(s) em causa para as zonas restritas de segurança ou a bordo de uma aeronave, ou a pedido das pessoas responsáveis pela vigilância ou pelas rondas a que se refere o ponto 1.5.1, alínea c).

1.6.4. Os artigos incluídos na lista do apêndice 1-A podem ser armazenados nas zonas restritas de segurança desde que sejam mantidos em condições seguras. Os artigos enumerados nas alíneas c), d) e e) do apêndice 4-C podem ser armazenados nas zonas restritas de segurança desde que não sejam acessíveis aos passageiros.»;

d) É aditado o apêndice 1-A seguinte:

«APÊNDICE 1-A

PESSOAS QUE NÃO SEJAM PASSAGEIROS

LISTA DE ARTIGOS PROIBIDOS

a) *Pistolas, armas de fogo e outros dispositivos que disparam projéteis* — dispositivos que podem ou aparentam poder ser utilizados para causar ferimentos graves através do disparo de um projétil, incluindo:

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

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

— Componentes de armas de fogo, excluindo miras telescópicas,

— Armas de pressão de ar e de CO_2, tais como pistolas, carabinas, espingardas e armas de zagalotes,

— Pistolas de sinais e pistolas de alarme,

— Bestas, arcos e flechas,

— Armas de caça submarina,

— Fundas e fisgas,

b) *Dispositivos neutralizantes* — dispositivos destinados especificamente a atordoar ou a imobilizar, incluindo:

— Dispositivos de eletrochoque, tais como pistolas elétricas paralisantes, armas de dardos elétricos (*tasers*) e bastões elétricos,

— Dispositivos para atordoar e abater animais,

— Químicos, gases e aerossóis neutralizantes ou incapacitantes, tais como mace, gás pimenta, gás lacrimogéneo, gás ácido e aerossóis repelentes de animais,

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

— Munições,

— Cartuchos explosivos,

— Detonadores e espoletas,

— Réplicas ou imitações de engenhos explosivos,

— Minas, granadas e outros explosivos militares,

— Fogo-de-artifício e outros artigos pirotécnicos,

— Geradores de fumo,

— Dinamite, pólvora e explosivos plásticos,

d) Outros produtos suscetíveis de serem utilizados para causar ferimentos graves e que não sejam normalmente usados nas zonas restritas de segurança como, por exemplo, equipamento de artes marciais, espadas, sabres, etc.»;

2) O capítulo 3 é alterado do seguinte modo:

a) É aditado o ponto 3.0.6 seguinte:

«3.0.6. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, numa decisão da Comissão publicada em separado, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado.»;

b) O ponto 3.2.1.1 passa a ter a seguinte redação:

«3.2.1.1. Independentemente do local de estacionamento da aeronave num aeroporto, todas as portas exteriores devem ser protegidas contra o acesso não autorizado, mediante a adoção das seguintes medidas:

a) Garantir que as pessoas que procuram acesso não autorizado à aeronave são imediatamente interpeladas; ou

b) Ter as portas exteriores fechadas. Se a aeronave estiver estacionada numa área crítica, as portas exteriores não acessíveis às pessoas a partir do solo serão consideradas fechadas se 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

c) Instalar meios eletrónicos que detetem imediatamente qualquer acesso não autorizado; ou

d) Dispor de um sistema de acesso com base num cartão eletrónico de identificação aeroportuária para todas as portas que conduzam diretamente às mangas de embarque de passageiros, adjacente a uma porta de aeronave aberta, que apenas permita o acesso a pessoas com a formação prevista no ponto 11.2.3.7. Essas pessoas devem velar por que, enquanto as portas estejam a ser utilizadas, seja impedido o acesso não autorizado.»;

c) O apêndice 3-B passa a ter a seguinte redação:

«**APÊNDICE 3-B**

SEGURANÇA DAS AERONAVES

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

No que respeita à segurança das aeronaves, os países terceiros enumerados a seguir, bem como os outros países e territórios aos quais, em conformidade com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado, foram reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns:

Estados Unidos da América

Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar)

Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq)

Guernesey

Jersey

Ilha de Man

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis gerais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.»;

3) O capítulo 4 é alterado do seguinte modo:

a) É aditado o ponto 4.0.5 seguinte:

«4.0.5. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, numa decisão da Comissão publicada em separado, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado.»;

b) O apêndice 4-B passa a ter a seguinte redação:

«**APÊNDICE 4-B**

PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

No que respeita aos passageiros e bagagem de cabina, os países terceiros enumerados a seguir, bem como os outros países e territórios aos quais, em conformidade com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado, foram reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns:

Estados Unidos da América

Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar)

Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq)

Guernesey

Jersey

Ilha de Man

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis gerais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.»;

4) O capítulo 5 é alterado do seguinte modo:

a) É aditado o ponto 5.0.5 seguinte:

«5.0.5. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, numa decisão da Comissão publicada em separado, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado.»;

b) O apêndice 5-A passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 5-A

BAGAGEM DE PORÃO

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

No que respeita à bagagem de porão, os países terceiros enumerados a seguir, bem como os outros países e territórios aos quais, em conformidade com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado, foram reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns:

Estados Unidos da América

Ilhas Faroé (aeroporto de Vagar)

Gronelândia (aeroporto de Kangerlussuaq)

Guernesey

Jersey

Ilha de Man

Se dispuser de informações que indiquem que as normas de segurança aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, com um impacto significativo nos níveis gerais de segurança da aviação da União, deixaram de ser equivalentes às normas de base comuns da União, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.

Se dispuser de informações sobre ações, incluindo medidas compensatórias, que confirmem o restabelecimento da equivalência das normas de segurança pertinentes aplicadas pelo país terceiro ou por outro país ou território em causa, a Comissão deve notificar sem demora as autoridades competentes dos Estados-Membros.»;

5) O capítulo 6 é alterado do seguinte modo:

a) É aditado o ponto 6.0.3 seguinte:

«6.0.3. As referências a países terceiros no presente capítulo e, quando aplicável, numa decisão da Comissão publicada em separado, incluem os outros países e territórios aos quais, de acordo com o artigo 355.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, não é aplicável o título VI do Tratado.»;

b) No ponto 6.3.1.2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A autoridade competente, ou um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve examinar o programa de segurança e, seguidamente, realizar uma verificação no local das instalações especificadas para avaliar se o candidato cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus atos de execução.

Com exceção do requisitos estabelecidos no ponto 6.2, se tiver tido lugar numa data não anterior a 3 anos a contar da data em que o candidato procura obter a aprovação como agente reconhecido, o controlo das instalações do candidato pelas autoridades aduaneiras competentes em conformidade com o artigo 14.º-N do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão (*) será considerada uma verificação no local. O candidato deverá apresentar o certificado AEO e a avaliação pertinente das autoridades aduaneiras para inspeção ulterior.

(*) Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO L 253 de 11.10.1993, p. 1).»;

c) No ponto 6.3.1.4 é aditado o parágrafo seguinte:

«Com exceção dos requisitos estabelecidos no ponto 6.2, o controlo das instalações do agente reconhecido pelas autoridades aduaneiras competentes, em conformidade com o artigo 14.º-N do Regulamento (CEE) n.º 2454/93, será considerada uma verificação no local.»;

d) O ponto 6.3.1.5 passa a ter a seguinte redação:

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

Se a entidade deixar de ser titular de um dos certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 ou se o certificado AEO for suspenso devido a incumprimento do disposto no artigo 14.º-K do referido regulamento, a autoridade competente deve tomar as medidas adequadas para se certificar de que o agente reconhecido cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

A entidade deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com os certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93.

Imediatamente após a retirada, e em todos os casos no prazo de 24 horas, a autoridade competente deve assegurar que a mudança de estatuto do anterior agente reconhecido consta da "Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento".»;

e) É aditado o ponto 6.3.1.8 seguinte:

«6.3.1.8. A autoridade competente deve facultar à autoridade aduaneira todas as informações relacionadas com o estatuto dos agentes reconhecidos que possam ser relevantes no que respeita aos titulares de certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93. Trata-se nomeadamente das informações relacionadas com as novas aprovações de agentes reconhecidos, a retirada do estatuto de agente reconhecido, a revalidação e inspeções, os calendários das verificações e os resultados dessas avaliações.

As modalidades de intercâmbio de informações entre a autoridade competente e as autoridades aduaneiras nacionais devem ser definidas o mais tardar até 1 de março de 2015.»;

f) O ponto 6.3.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«6.3.2.3. O agente reconhecido deve assegurar que as remessas a que não foram previamente aplicados todos os controlos de segurança exigidos são:

a) Sujeitas a rastreio de acordo com o ponto 6.2; ou

b) Aceites para armazenamento sob a exclusiva responsabilidade do agente reconhecido, não identificáveis, antes da seleção, como expedição para transporte numa aeronave, e selecionadas de forma autónoma sem intervenção do expedidor ou de qualquer pessoa ou entidade que não a nomeada e formada pelo agente reconhecido para o efeito.

A alínea b) só poderá ser aplicada se o expedidor não puder prever que a remessa vai ser transportada por via aérea.»;

g) No ponto 6.3.2.6, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) O motivo pelo qual foi concedido o estatuto de segurança, com a menção:

— "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

— "RA", que significa que a remessa foi selecionada por um agente reconhecido, ou

— Os meios ou métodos de rastreio utilizados, ou

— Os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio;»;

h) O ponto 6.4.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«6.4.1.2. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem definir no seu programa nacional de segurança da aviação civil, referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, as responsabilidades pela aplicação do seguinte procedimento de aprovação de expedidores conhecidos:

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

O candidato deve receber o "Guia para expedidores conhecidos" que consta do apêndice 6-B e a "Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos" que consta do apêndice 6-C;

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

Para avaliar se o candidato cumpre os requisitos, a autoridade competente, ou o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve usar a "Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos" que consta do apêndice 6-C. Esta lista de controlo inclui uma declaração de compromisso devidamente assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança das instalações.

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

A declaração devidamente assinada deve ser conservada pela autoridade competente ou pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e apresentada a pedido da autoridade competente em causa;

c) Se tiver tido lugar numa data não anterior a 3 anos a contar da data em que o candidato procura obter a aprovação como expedidor conhecido, o controlo das instalações do candidato pelas autoridades aduaneiras competentes, em conformidade com o artigo 14.º-N do Regulamento (CEE) n.º 2454/93, será considerada uma verificação no local. Nesse caso, o candidato deverá prestar as informações exigidas na parte I da "Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos" que consta do apêndice 6-C e enviá-las à autoridade competente juntamente com a declaração de compromisso devidamente assinada pelo representante legal do candidato ou pela pessoa responsável pela segurança das instalações.

O candidato deve apresentar o certificado AEO e a avaliação pertinente das autoridades aduaneiras para inspeção ulterior.

A declaração devidamente assinada deve ser conservada pela autoridade competente ou pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e apresentada a pedido da autoridade competente em causa;

d) Se considerar satisfatórias as informações prestadas em cumprimento das alíneas a) e b) ou a) e c), conforme aplicável, a autoridade competente velará por que, o mais tardar até ao dia útil seguinte, os dados do expedidor sejam introduzidos na "Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento". Ao criar a entrada na base de dados, a autoridade competente deve atribuir a cada uma das instalações aprovadas um identificador alfanumérico único no formato-padrão.

Se considerar insatisfatórias as informações prestadas em cumprimento das alíneas a) e b) ou a) e c), conforme aplicável, a autoridade deve comunicar de imediato a sua justificação à entidade que requereu a aprovação como expedidor conhecido.

e) Um expedidor conhecido não será considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da "Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento".»;

i) No ponto 6.4.1.4 é aditado o parágrafo seguinte:

«O controlo das instalações do expedidor conhecido efetuada pela autoridade aduaneira competente, em conformidade com o artigo 14.º-N do Regulamento (CEE) n.º 2454/93, será considerada uma verificação no local.»;

j) O ponto 6.4.1.5 passa a ter a seguinte redação:

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

Se a entidade deixar de ser titular de um dos certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 ou se o certificado AEO for suspenso devido a incumprimento do disposto no artigo 14.º-K do referido regulamento, a autoridade competente deve tomar as medidas adequadas para se certificar de que o expedidor conhecido cumpre os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

A entidade deve informar a autoridade competente de quaisquer alterações relacionadas com os certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93.

Imediatamente após a retirada, e em todos os casos no prazo de 24 horas, a autoridade competente deve assegurar que a mudança de estatuto do anterior expedidor conhecido consta da "Base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento".»;

k) É aditado o ponto 6.4.1.7 seguinte:

«6.4.1.7. A autoridade competente deve facultar à autoridade aduaneira todas as informações relacionadas com o estatuto do expedidor conhecido que possam ser relevantes no que respeita aos titulares de certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93. Trata-se nomeadamente das informações relacionadas com novas aprovações de expedidores conhecidos, a retirada do estatuto de expedidor conhecido, a revalidação e inspeções, os calendários das verificações e os resultados dessas avaliações.

As modalidades de intercâmbio de informações entre a autoridade competente e as autoridades aduaneiras nacionais devem ser definidas o mais tardar até 1 de março de 2015.»;

l) No ponto 6.6.1.1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) A declaração do transportador que consta do apêndice 6-E deve ser aprovada pelo transportador que celebrou um acordo de transporte com o agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado, exceto se o transportador for, ele próprio, um agente reconhecido aprovado.

A declaração devidamente assinada deve ser conservada pelo agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado em nome do qual é realizado o transporte. A pedido do agente reconhecido ou da transportadora aérea que recebe a remessa ou da autoridade competente interessada, deve também ser apresentada cópia da declaração devidamente assinada; ou»;

m) O ponto 6.8.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«6.8.2.3 A autoridade competente pode designar uma transportadora aérea como ACC3 por um prazo limitado, que termina em 30 de junho de 2016, o mais tardar, caso não tenha sido possível proceder, por razões objetivas, a uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, alheias à responsabilidade da transportadora aérea. Quando essa designação for concedida por um prazo superior a seis meses, a autoridade competente deve certificar-se de que a transportadora aérea aplica um programa interno de garantia da qualidade no domínio da segurança equivalente à validação UE para efeitos da segurança da aviação.»;

n) No ponto 6.8.3.1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor avençado, sob a responsabilidade da ACC3 ou de um agente reconhecido validado por uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento, e não seja transportada numa aeronave de passageiros; ou»;

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

«6.8.3.2. A carga e o correio transportados para a União devem ser rastreados utilizando um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1, que devem ser suficientemente rigorosos para, de forma razoável, garantir a ausência de artigos proibidos.»;

p) No ponto 6.8.3.3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) No que respeita à carga ou ao correio em transferência e em trânsito, que foi realizado o rastreio previsto no ponto 6.8.3.2 ou os controlos de segurança, pela própria transportadora ou por uma entidade validada UE para efeitos da segurança da aviação, no ponto de origem ou em qualquer outro ponto da cadeia de abastecimento e que as remessas foram protegidas de interferências não autorizadas desde o momento em que controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento;»;

q) No ponto 6.8.4.1, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«6.8.4.1. Para se tornarem um agente reconhecido ou expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, as entidades localizadas em países terceiros devem obter a validação de acordo com uma das duas opções seguintes e ser incluídas na base de dados da(s) ACC3 à(s) qual(is) entregam diretamente carga ou correio para transporte com destino à União:»;

r) São aditados os pontos 6.8.4.4 a 6.8.4.6 seguintes:

«6.8.4.4. Uma entidade de transporte de carga ou correio aéreos que opere numa rede com diferentes instalações situadas em países terceiros pode obter uma única designação como agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação relativamente a todas as instalações da referida rede desde que:

a) As operações pertinentes para a segurança da aviação efetuadas na rede, incluindo os serviços de transporte entre instalações, sejam abrangidas por um único programa de segurança ou por programas de segurança normalizados; e

b) A execução do(s) programa(s) de segurança seja sujeita a um único programa interno de garantia da qualidade no domínio da segurança equivalente à validação UE para efeitos da segurança da aviação; e

c) Antes da designação da rede como agente reconhecido UE para efeitos da segurança da aviação, as seguintes instalações da entidade sejam objeto de validação UE para efeitos da segurança da aviação:

i) instalação(ões) a partir da(s) qual(is) sejam realizadas entregas diretas de carga ou correio a uma ACC3, e

ii) pelo menos duas ou 20 % das instalações da rede, consoante o número que for mais elevado, a partir das quais seja feita a distribuição da carga ou do correio para a(s) instalação(ões) mencionada(s) na subalínea i), e

iii) todas as instalações situadas nos países terceiros enumerados no apêndice 6-I do anexo da Decisão C(2010) 774 da Comissão.

Para manter a designação como agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação relativamente a todas as instalações da rede por validar até 30 de junho de 2018, todos os anos a contar do ano da designação pelo menos mais duas ou 20 % das instalações, consoante o número que for mais elevado, a partir das quais é feita a distribuição da carga ou do correio para a(s) instalação (ões) mencionada(s) na alínea c), subalínea i), devem ser submetidas a uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, até serem todas validadas.

O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve estabelecer o roteiro que inclui a lista de instalações a validar em cada ano, selecionadas de forma aleatória. O roteiro deve ser estabelecido de forma independente da entidade que opera a rede e não pode ser alterado por essa entidade. O roteiro constitui parte integrante do relatório de validação com base na qual a rede é designada enquanto agente reconhecido de país terceiro validado UE.

Após ter sido objeto de uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, a instalação da rede deve ser considerada um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o ponto 6.8.4.2, alínea a).

6.8.4.5. Se a validação UE para efeitos da segurança da aviação de uma instalação da rede referida no ponto 6.8.4.4, alínea c), subalínea ii), conduzir à conclusão de que a instalação não cumpre os objetivos referidos na lista de controlo que consta do Apêndice 6-C2, a carga e o correio provenientes dessa instalação devem ser rastreados numa instalação validada em conformidade com o ponto 6.8.4.2, alínea a), até que uma validação UE para efeitos da segurança da aviação confirme o cumprimento dos objetivos da lista de controlo.

6.8.4.6. O disposto nos pontos 6.8.4.4 a 6.8.4.6 caduca em 30 de junho de 2018.»

6) O apêndice 6-B é alterado do seguinte modo:

a) Antes da secção «Introdução» é inserido o parágrafo seguinte:

«No caso dos titulares de certificados AEO referidos nas alíneas b) ou c) do artigo 14.º-A, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 (designados por certificados "AEOF" e "AEOS") e se a instalação relativamente à qual é requerido o estatuto de expedidor conhecido tiver sido aprovada pelas autoridades aduaneiras numa data não anterior a 3 anos a contar da data em que foi requerido o estatuto de expedidor conhecido, é necessário preencher a parte 1 (Organização e Responsabilidades), que deve ser devidamente assinada pelo representante legal da empresa, bem como a declaração de compromisso da "Lista de controlo de validação para expedidores conhecidos" que consta do apêndice 6-C.»;

b) A secção «Organização e responsabilidades» passa a ter a seguinte redação:

«*Organização e responsabilidades*

É necessário introduzir os dados da organização (nome, número de IVA ou número de registo na Câmara de Comércio ou número de registo da sociedade, se aplicável, número do certificado AEO e data do último controlo da instalação pelas autoridades aduaneiras, 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 das instalações, o nome e cargo da pessoa responsável pela segurança da carga/correio aéreos e os dados de contacto.»;

7) No apêndice 6-C, a parte 1 passa a ter a seguinte redação:

«Parte 1: Organização e responsabilidades

1.1 Data da validação (*)	
dd/mm/aaaa	

1.2 Data da validação anterior e identificador único, 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 Informações sobre o certificado AEOF ou AEOS, quando aplicável	
Número do certificado AEO	
Data da última verificação das instalações pelas autoridades aduaneiras	

1.5 Endereço da instalação a validar (*)	
Número/unidade/edifício	
Rua	

Localidade	
Código postal	
País	

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

Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
País	

1.7 Natureza da(s) atividade(s) — tipos de carga tratados

1.8 Indicar se o candidato é responsável por um dos seguintes aspetos:

a) Produção b) Embalamento c) Armazenamento d) Despacho e) Outro, especificar:	
1.9 Número aproximado de trabalhadores nas instalações	

1.10 Nome e cargo da pessoa responsável pela segurança da carga/correio aéreos (*)

Nome	
Cargo	

1.11 Número de telefone de contacto

N.º tel.	

1.12 Endereço de correio eletrónico (*)

Correio eletrónico»;	

8) No apêndice 6-E, o sétimo travessão do segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«— os serviços de transporte não serão subcontratados a terceiros, exceto se esses terceiros:

a) tiverem celebrado um contrato de transporte com o agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado responsável pelo transporte [o mesmo que acima]; ou

b) tiverem sido aprovados ou certificados pela autoridade competente; ou

c) tiverem celebrado um contrato de transportador com o transportador abaixo assinado que prevê que o terceiro não recorrerá a nova subcontratação e executará os procedimentos de segurança constantes da presente declaração. O transportador abaixo assinado é inteiramente responsável por toda a operação de transporte em nome do agente reconhecido, expedidor conhecido ou expedidor avençado; e»;

9) O apêndice 6-F passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 6-F

CARGA E CORREIO

6-Fi

PAÍSES TERCEIROS E OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DO TRATADO, RECONHECIDOS POR APLICAREM NORMAS DE SEGURANÇA EQUIVALENTES ÀS NORMAS DE BASE COMUNS

6-Fii

OS PAÍSES TERCEIROS, BEM COMO OS OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.O DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DO TRATADO, PARA OS QUAIS NÃO É EXIGIDA A DESIGNAÇÃO ACC3, SÃO ENUMERADOS NUMA DECISÃO DA COMISSÃO PUBLICADA EM SEPARADO.

6- Fiii

ATIVIDADES DE VALIDAÇÃO DE PAÍSES TERCEIROS E DE OUTROS PAÍSES E TERRITÓRIOS AOS QUAIS, EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 355.º DO TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA, NÃO É APLICÁVEL O TÍTULO VI DO TRATADO, RECONHECIDAS COMO EQUIVALENTES À VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO»;

10) O capítulo 8 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 8.0.4 passa a ter a seguinte redação:

«8.0.4. A lista de artigos proibidos nas provisões de bordo é a mesma que a estabelecida no apêndice 1-A. Os artigos proibidos devem ser tratados em conformidade com o disposto no ponto 1.6.»;

b) O ponto 8.1.4 passa a ter a seguinte redação, com efeitos a partir de 1 de março de 2015:

«8.1.4. **Designação de fornecedores conhecidos**

8.1.4.1. Qualquer entidade ("fornecedor") que garanta os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5 e entregue provisões de bordo, embora não diretamente às aeronaves, deve ser designada como fornecedor conhecido pelo operador ou pela entidade a quem entrega as provisões ("entidade responsável pela designação"). Esta disposição não se aplica aos fornecedores reconhecidos.

8.1.4.2. Para ser designado como fornecedor conhecido, o fornecedor deve apresentar à entidade responsável pela designação:

a) A "Declaração de compromisso — fornecedor conhecido de provisões de bordo" que consta do apêndice 8-B, devidamente assinada pelo representante legal; e

b) O programa de segurança, que deve incluir os controlos de segurança referidos no ponto 8.1.5.

8.1.4.3. Todos os fornecedores conhecidos devem ser designados com base em validações do seguinte:

a) Relevância e exaustividade do programa de segurança no que respeita ao ponto 8.1.5; e

b) A execução do programa de segurança sem deficiências.

Se a autoridade competente ou a entidade responsável pela designação considerar que o fornecedor conhecido deixou de cumprir os requisitos do ponto 8.1.5, a entidade responsável pela designação deve retirar-lhe imediatamente o estatuto de fornecedor conhecido.

8.1.4.4. A autoridade competente deve definir, no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, se as validações do programa de segurança e a respetiva execução devem ser efetuadas por um auditor nacional, um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou uma pessoa que atua em nome da entidade responsável pela designação, nomeada e formada para o efeito.

As validações devem constar de um registo e, salvo disposição em contrário na presente legislação, ter lugar antes da designação, devendo ser repetidas de 2 em 2 anos.

Se a validação não for efetuada em nome da entidade responsável pela designação, os seus eventuais registos devem ser colocados à disposição desta.

8.1.4.5. A validação da execução do programa de segurança que confirma a ausência de deficiências consiste no seguinte:

a) Uma visita às instalações do fornecedor de dois em dois anos; ou

b) Controlos regulares aquando da receção das provisões entregues pelo fornecedor conhecido, com início após a designação, incluindo:

— Uma verificação de que a pessoa que efetua as entregas em nome do fornecedor conhecido dispõe de formação adequada; e

— Uma verificação de que as provisões são objeto das medidas de segurança adequadas; e

— O rastreio das provisões da mesma forma que o das provisões provenientes de fornecedores desconhecidos.

Estes controlos devem ser efetuados de forma aleatória e ter lugar, pelo menos, uma vez de três em três meses ou abranger 20 % das entregas efetuadas pelo fornecedor conhecido à entidade responsável pela designação.

A opção b) só pode ser usada se a autoridade competente tiver definido no seu programa nacional de segurança da aviação civil que a validação deve ser efetuada por uma pessoa que atua em nome da entidade responsável pela designação.

8.1.4.6. Os métodos usados e os procedimentos a aplicar durante e após a designação devem ser estabelecidos no programa de segurança da entidade responsável pela designação.

8.1.4.7. A entidade responsável pela designação deve conservar:

a) Uma lista de todos os fornecedores conhecidos designados indicando o prazo de validade da respetiva designação, e

b) A declaração assinada, uma cópia do programa de segurança e eventuais relatórios sobre a sua aplicação para cada fornecedor conhecido, pelo menos até 6 meses após o termo da validade da sua designação.

Estes documentos devem ser apresentados a pedido da autoridade competente para efeitos de controlo do cumprimento.»;

11) O capítulo 9 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 9.0.4 passa a ter a seguinte redação:

«9.0.4. A lista de artigos proibidos nas provisões do aeroporto é a mesma que a estabelecida no apêndice 1-A. Os artigos proibidos devem ser tratados em conformidade com o disposto no ponto 1.6.»;

b) O ponto 9.1.3 passa a ter a seguinte redação, com efeitos a partir de 1 de março de 2015:

«9.1.3. **Designação de fornecedores conhecidos**

9.1.3.1. Qualquer entidade ("fornecedor") que garanta os controlos de segurança a que se refere o ponto 9.1.4 e entregue provisões do aeroporto deve ser designada como fornecedor conhecido pelo operador aeroportuário.

9.1.3.2. Para ser designado como fornecedor conhecido, o fornecedor deve apresentar ao operador aeroportuário:

a) A "Declaração de compromisso — fornecedor conhecido de provisões do aeroporto" que consta do apêndice 9-A, devidamente assinada pelo representante legal; e

b) O programa de segurança, que deve incluir os controlos de segurança referidos no ponto 9.1.4.

9.1.3.3. Todos os fornecedores conhecidos devem ser designados com base em validações do seguinte:

a) Relevância e exaustividade do programa de segurança no que respeita ao ponto 9.1.4; e

b) A execução do programa de segurança sem deficiências.

Se a autoridade competente ou o operador aeroportuário considerar que o fornecedor conhecido deixou de cumprir os requisitos do ponto 9.1.4, o operador aeroportuário deve retirar-lhe imediatamente o estatuto de fornecedor conhecido.

9.1.3.4. A autoridade competente deve definir, no seu programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, se as validações do programa de segurança e da respetiva execução devem ser efetuadas por um auditor nacional, um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação ou uma pessoa que atua em nome do operador aeroportuário, designada e formada para o efeito.

As validações devem constar de um registo e, salvo disposição em contrário na presente legislação, ter lugar antes da designação, devendo ser repetidas de 2 em 2 anos.

Se a validação não for efetuada em nome do operador aeroportuário, os seus eventuais registos devem ser colocados à disposição deste.

9.1.3.5. A validação da execução do programa de segurança que confirma a ausência de deficiências consiste no seguinte:

a) Uma visita às instalações do fornecedor de dois em dois anos; ou

b) Controlos regulares aquando do acesso à zona restrita de segurança das provisões entregues por esse fornecedor conhecido, com início após a designação, incluindo:

— Uma verificação de que a pessoa que efetua as entregas em nome do fornecedor conhecido dispõe de formação adequada; e

— Uma verificação de que as provisões são objeto das medidas de segurança adequadas; e

— O rastreio dos fornecimentos da mesma forma que o dos fornecimentos provenientes de fornecedores desconhecidos.

Estes controlos devem ser efetuados de forma aleatória e ter lugar, pelo menos, uma vez de três em três meses ou abranger 20 % das entregas efetuadas pelo fornecedor conhecido ao operador aeroportuário.

A opção b) só pode ser usada se a autoridade competente tiver definido no seu programa nacional de segurança da aviação civil que a validação deve ser efetuada por uma pessoa que atua em nome do operador aeroportuário.

9.1.3.6. Os métodos usados e os procedimentos a aplicar durante e após a designação devem ser estabelecidos no programa de segurança do operador aeroportuário.

9.1.3.7. O operador aeroportuário deve conservar:

a) Uma lista de todos os fornecedores conhecidos designados indicando o prazo de validade da respetiva designação, e

b) A declaração assinada, uma cópia do programa de segurança e eventuais relatórios sobre a sua aplicação para cada fornecedor conhecido, pelo menos até 6 meses após o termo da validade da sua designação.

Estes documentos devem ser apresentados a pedido da autoridade competente para efeitos de controlo do cumprimento.»;

12) O capítulo 12 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 12.4.2 «**Normas aplicáveis aos SDE**» passa a ter a seguinte redação:

«12.4.2. **Normas aplicáveis aos SDE**

12.4.2.1. Todos os SDE instalados antes de 1 de setembro de 2014 devem cumprir, no mínimo, a norma 2.

12.4.2.2. A validade da norma 2 termina em 1 de setembro de 2020.

12.4.2.3. A autoridade competente pode permitir que os SDE conformes com a norma 2 instalados entre 1 de janeiro de 2011 e 1 de setembro de 2014 continuem a ser utilizados até 1 de setembro de 2022.

12.4.2.4. Se conceder uma autorização que permita continuar a utilizar os SDE conformes com a norma 2 depois de 1 de setembro de 2020, a autoridade competente deve informar a Comissão.

12.4.2.5. Todos os SDE instalados a partir de 1 de setembro de 2014 devem cumprir a norma 3.

12.4.2.6. Todos os SDE devem cumprir a norma 3 a partir de 1 de setembro de 2020, exceto em caso de aplicação do disposto no ponto 12.4.2.3.»;

b) A lista dos apêndices a seguir ao ponto 12.11 é substituída pela seguinte:

«**APÊNDICE 12-A**

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho dos PDM encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-B

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho dos SDE encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-C

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho do equipamento de rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG) encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-D

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho dos CDE encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-E

As disposições específicas relativas aos procedimentos de aprovação dos CDE encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-F

As disposições específicas relativas às áreas e condições de ensaio para certificação dos CDE encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-G

As disposições específicas relativas aos requisitos de controlo de qualidade para CDE encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-H

As disposições específicas relativas aos "CDE utilizados segundo o método direto — normas para a metodologia de utilização" encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-I

As disposições específicas relativas aos "CDE utilizados segundo o método de deteção remota de cheiro a explosivos — normas para a metodologia de utilização" encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-J

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para EDM encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-K

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para scâneres de segurança encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.

APÊNDICE 12-L

As disposições específicas relativas aos requisitos de desempenho para detetores de vestígios de explosivos (DVE) encontram-se estabelecidas numa decisão da Comissão publicada em separado.»