



Índice

II Atos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento de Execução (UE) 2017/815 da Comissão, de 12 de maio de 2017, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 no respeitante à clarificação, harmonização e simplificação de determinadas medidas específicas no domínio da segurança da aviação ⁽¹⁾** 1
- Regulamento de Execução (UE) 2017/816 da Comissão, de 12 de maio de 2017, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 69

DECISÕES

- ★ **Decisão (UE) 2017/817 do Conselho, de 11 de maio de 2017, que define a posição a adotar em nome da União Europeia no seio da Organização Mundial do Comércio sobre a alteração do anexo 3, secção C, alínea ii), do Acordo da OMC no que respeita à periodicidade dos exames das políticas comerciais da OMC e ao regulamento interno do Órgão de Exame das Políticas Comerciais** 71
- ★ **Decisão de Execução (UE) 2017/818 do Conselho, de 11 de maio de 2017, que estabelece uma recomendação para o prolongamento dos controlos temporários nas fronteiras internas em circunstâncias excecionais que ponham em risco o funcionamento global do espaço Schengen** 73
- ★ **Decisão de Execução (UE) 2017/819 da Comissão, de 12 de maio de 2017, que altera o anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros [notificada com o número C(2017) 3331] ⁽¹⁾** 76

RECOMENDAÇÕES

- ★ **Recomendação (UE) 2017/820 da Comissão, de 12 de maio de 2017, sobre controlos policiais proporcionados e cooperação policial no espaço Schengen** 79

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/815 DA COMISSÃO

de 12 de maio de 2017

que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 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 de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão ⁽²⁾ revelou a necessidade de introduzir pequenas alterações nas modalidades de execução de certas normas de base comuns. As alterações propostas nos textos em anexo não estabelecem nenhum novo requisito substancial, mas facilitam a aplicação prática das medidas de segurança da aviação da UE e são baseadas nas reações recebidas dos Estados-Membros e partes interessadas na segurança da aviação.
- (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 a segurança aeroportuária, a segurança das aeronaves, o rastreio de líquidos, aerossóis e géis, a bagagem de porão, carga e correio, as provisões de bordo, o recrutamento e formação do pessoal, bem como o equipamento de segurança.
- (4) Após a entrada em vigor do presente regulamento, os agentes reconhecidos devem ser proibidos de designar novos expedidores avançados, conforme recomendado na circular aos Estados 16/85 da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Antes de perderem o seu estatuto, o mais tardar, até 30 de junho de 2021, deve ser dada possibilidade aos expedidores avançados designados antes da entrada em vigor do presente regulamento de se tornarem agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos.
- (5) Por conseguinte, o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 deve ser alterado em conformidade.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança da Aviação Civil,

⁽¹⁾ JO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (JO L 299 de 14.11.2015, p. 1).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 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*.

É aplicável a partir de 1 de junho de 2017.

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

Feito em Bruxelas, em 12 de maio de 2017.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

O anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 é alterado do seguinte modo:

1. O ponto 1.0.3 passa a ter a seguinte redação:

«1.0.3. Sem prejuízo dos critérios de derrogação estabelecidos no anexo, parte K, do Regulamento (CE) n.º 272/2009 da Comissão (*), a autoridade competente pode autorizar procedimentos especiais de segurança ou isenções para a proteção e segurança das zonas do lado ar dos aeroportos nos dias em que haja apenas uma aeronave de cada vez a ser sujeita a operações de carga, descarga, embarque ou desembarque na área crítica da zona restrita de segurança ou num aeroporto não abrangido pelo ponto 1.1.3.

(*) 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).»;

2. O ponto 1.1.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«1.1.3.1. Devem ser definidas áreas críticas nos aeroportos em que mais de 60 membros do pessoal sejam detentores de cartões de identificação aeroportuária que dão acesso a zonas restritas de segurança.»;

3. No ponto 1.2.6.2, é suprimido o segundo parágrafo;

4. O ponto 1.2.6.3 passa a ter a seguinte redação:

«1.2.6.3. Os livre-trânsitos eletrónicos devem:

- a) ser fixados aos veículos de forma a garantir a sua intransmissibilidade; ou
- b) estar associados ao utilizador do veículo registado através de uma base de dados segura de registos de veículos.

Os livres-trânsitos eletrónicos não precisam de indicar as áreas a que o veículo está autorizado a ter acesso nem a data de validade, desde que estas informações sejam legíveis eletronicamente e verificadas antes de ser concedido acesso às zonas restritas de segurança. Os livres-trânsitos eletrónicos devem também ser legíveis eletronicamente nas zonas restritas de segurança.»;

5. O ponto 1.3.1.8 passa a ter a seguinte redação:

«1.3.1.8. Os animais utilizados para fins operacionais e tratados por uma pessoa detentora de um cartão de identificação aeroportuária válido devem ser submetidos a um controlo visual antes de ser concedido o acesso às zonas restritas de segurança.»;

6. É aditado o ponto 1.3.1.9 seguinte:

«1.3.1.9. O rastreio das pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportam deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.»;

7. O ponto 1.6.4 passa a ter a seguinte redação:

«1.6.4. 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 e a pedido dos responsáveis pela vigilância ou pelas rondas a que se refere o ponto 1.5.1, alínea c).»;

8. O ponto 3.0.6 passa a ter a seguinte redação:

«3.0.6. A lista dos artigos proibidos para a verificação de segurança do interior da aeronave é a mesma que a estabelecida no apêndice 1-A. Os dispositivos explosivos e incendiários montados consideram-se artigos proibidos para efeitos de verificação de segurança do exterior da aeronave.»;

9. São aditados os pontos 3.0.7 e 3.0.8 seguintes:

«3.0.7. Para efeitos do presente capítulo, entende-se por «painéis e escotilhas de serviço da aeronave», os pontos de acesso e compartimentos externos da aeronave que estão munidos de pegas ou painéis de fixação externa e são regularmente utilizados para a prestação de serviços de assistência em escala.

3.0.8. As referências a países terceiros no presente capítulo e na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão 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 da parte III do Tratado.»;

10. O ponto 4.1.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«4.1.3.1. Pode dispensar-se o rastreio com equipamento SDEL dos LAG transportados pelos passageiros à entrada da zona restrita de segurança nos seguintes casos:

- a) Se os LAG estiverem contidos em recipientes individuais de capacidade não superior a 100 mililitros ou equivalente, acondicionados num saco de plástico transparente que possa ser aberto e fechado de novo, de capacidade não superior a 1 litro, em que o conteúdo caiba perfeitamente e que esteja completamente fechado;
- b) Se os LAG tiverem sido adquiridos numa zona do lado ar do aeroporto e selados num saco inviolável próprio no ato de compra.»;

11. O ponto 4.1.3.2 passa a ter a seguinte redação:

«4.1.3.2. Os sacos invioláveis próprios a que se refere o ponto 4.1.3.1, alínea b), devem:

- a) Estar claramente identificados como sacos invioláveis desse aeroporto; e
- b) Exibir no seu interior o comprovativo de compra nesse aeroporto, nas últimas três horas; e
- c) Ser sujeitos às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.»;

12. O ponto 4.1.3.3 passa a ter a seguinte redação:

«4.1.3.3. A autoridade competente pode criar categorias de LAG que, por razões objetivas, devem ser sujeitas a processos de rastreio especiais ou podem ser isentas de rastreio. A Comissão deve ser informada das categorias criadas.»;

13. É aditado o ponto 4.1.3.4 seguinte:

«4.1.3.4. O rastreio dos LAG deve ser ainda sujeito às disposições adicionais estabelecidas na Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.»;

14. O ponto 5.4.3 passa a ter a seguinte redação:

«5.4.3. A transportadora aérea deve assegurar a informação dos passageiros acerca dos artigos proibidos incluídos na lista do apêndice 5-B em qualquer momento antes do registo (*check-in*).»;

15. No ponto 6.2.1.5, é suprimido o segundo parágrafo;

16. O ponto 6.3.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«6.3.2.2. O agente reconhecido ou a transportadora aérea deve solicitar à pessoa que entregue qualquer remessa que apresente um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento que inclua a sua fotografia e tenha sido emitido ou reconhecido pela autoridade nacional. O documento deve ser usado para verificar a identidade da pessoa que entrega a remessa.»;

17. 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 anexo e no ponto 6.3 do anexo da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, o agente reconhecido deve assegurar a proteção da carga e do correio em conformidade com o ponto 6.6.»;

18. 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:

- i) «KC», que significa que a remessa foi recebida de um expedidor conhecido, ou
- ii) «AC», que significa que a remessa foi recebida de um expedidor avençado, ou
- iii) «RA», que significa que a remessa foi selecionada por um agente reconhecido, ou
- iv) os meios ou métodos de rastreio utilizados, do seguinte modo:
 - revista manual (PHS),
 - equipamento de raios X (XRY),
 - equipamento SDE (EDS),
 - cães detetores de explosivos (EDD),
 - equipamento DVE (ETD),

- controlo visual (VCK),
- equipamento de deteção de metais (CMD),
- qualquer outro método (AOM) em conformidade com o ponto 6.2.1.6, devendo o método utilizado ser especificado, ou

v) os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio;»;

19. No ponto 6.4.1.2, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

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

O candidato deve apresentar à autoridade competente um programa de segurança. Este programa deve descrever os métodos e procedimentos que o expedidor deve aplicar para dar cumprimento aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e respetivos atos de execução. O programa deve descrever ainda o modo como o expedidor deve controlar a aplicação destes métodos e procedimentos.

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 um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação agindo em seu nome, deve examinar o programa de segurança e 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 respetivos atos de execução.

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

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

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

20. No ponto 6.4.1.6, é suprimido o segundo parágrafo;

21. Os pontos 6.5.1 a 6.5.4 passam a ter a seguinte redação:

«6.5.1. O agente reconhecido deve manter uma base de dados contendo as seguintes informações sobre qualquer expedidor avençado que ele próprio tenha designado antes de 1 de junho de 2017:

- os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*, e
- a natureza do negócio, e
- os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança, e
- o número de identificação para efeitos do IVA ou o número de registo da empresa, e
- uma «Declaração de compromisso — expedidor avençado» assinada, como constante do apêndice 6-D.

Se o expedidor avençado for titular de um certificado AEO a que se refere o artigo 14.º-A, n.º 1, alínea b) ou c), do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, o número desse certificado deve ser mantido na base de dados a que se refere o primeiro parágrafo.

A base de dados deve estar disponível para inspeção pela autoridade competente.

6.5.2. Se, durante um período de dois anos, não for registada qualquer atividade de movimentação de carga ou correio aéreo por conta do expedidor avençado, extingue-se o estatuto de expedidor avençado.

6.5.3. Se a autoridade competente ou o agente reconhecido considerar que o expedidor avençado deixou de cumprir as instruções contidas no apêndice 6-D, o agente reconhecido deve retirar-lhe imediatamente o estatuto de expedidor avençado. O estatuto de qualquer expedidor avençado designado por um agente reconhecido terminará em 30 de junho de 2021.

6.5.4. Se, por qualquer motivo, os controlos de segurança especificados nas «Instruções de segurança da aviação para expedidores avençados» não tiverem sido aplicados a uma remessa, ou se a remessa não for originária do próprio expedidor avençado, este deve assinalar claramente este facto ao agente reconhecido de modo a que possa ser aplicado o ponto 6.3.2.3.»;

22. São suprimidos os pontos 6.5.5 e 6.5.6;
23. O título do ponto 6.6.2 passa a ter a seguinte redação:
- «Proteção da carga e do correio durante o manuseamento, armazenamento e carregamento a bordo da aeronave»;**
24. 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 protegidas contra interferências não autorizadas até serem entregues a outro agente reconhecido ou à transportadora aérea. As remessas 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 o respetivo acesso for limitado aos responsáveis pela proteção e pelo carregamento da carga e do correio a bordo da aeronave.»;
25. Os pontos 6.8.2.3 e 6.8.2.4 passam a ter a seguinte redação:
- «6.8.2.3. A autoridade competente pode aceitar o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação de uma entidade de um país terceiro, ou de outra ACC3, para designação como ACC3, nos casos em que tal entidade ou ACC3 realize toda a operação de carga, incluindo o carregamento no porão da aeronave, em nome da ACC3 candidata, e que o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação abranja todas essas atividades.
- 6.8.2.4. A validação UE para efeitos da segurança da aviação deve ser formalizada num relatório de validação contendo, pelo menos, a declaração de compromisso, conforme indicado no apêndice 6-H1, a lista de controlo prevista no apêndice 6-C3 e uma declaração do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o disposto no apêndice 11-A. O agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve apresentar o relatório de validação à autoridade competente e facultar um exemplar à transportadora aérea validada.»;
26. É suprimido o ponto 6.8.2.5;
27. O ponto 6.8.3.1 passa a ter a seguinte redação:
- «6.8.3.1. A ACC3 deve garantir que a totalidade da carga e do correio transportados para transferência, em trânsito ou para descarga num aeroporto da União é rastreada, a menos que:
- a) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) e protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento; ou
 - b) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3) e protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos de segurança foram efetuados até ao carregamento; ou
 - c) A remessa tenha sido submetida aos controlos de segurança necessários por um expedidor avençado (AC3), sob a responsabilidade da ACC3 ou de um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3), e protegida contra 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
 - d) A remessa esteja isenta de rastreio, em conformidade com o ponto 6.1.1, alínea d), e protegida de interferências não autorizadas desde o momento em que foi identificada como carga aérea ou correio aéreo até ao respetivo carregamento.
- A alínea c) é aplicável até 30 de junho de 2021.»;
28. Os pontos 6.8.3.4 e 6.8.3.5 passam a ter a seguinte redação:
- «6.8.3.4. Caso contratualize com outra ACC3 ou outro RA3 a expedição de remessas por si sujeitas aos controlos de segurança necessários, a ACC3, o RA3 ou o KC3 deve indicar na documentação de acompanhamento o identificador alfanumérico único recebido da autoridade competente que procedeu à designação.

- 6.8.3.5. Ao aceitar quaisquer remessas, a ACC3 ou o RA3 deve determinar se a transportadora aérea ou a entidade de quem as recebeu corresponde a outra ACC3 ou a outro RA3 ou KC3, do seguinte modo:
- Verificando se o identificador alfanumérico único da entidade que entrega a remessa está indicado na documentação de acompanhamento; e
 - Confirmando se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa está indicada como ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento relativamente ao aeroporto ou local específico, se for caso disso.

Se não houver nenhuma indicação na documentação de acompanhamento do identificador, ou se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa não estiver indicada como ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, considera-se que os controlos de segurança não foram previamente executados, devendo as remessas ser examinadas pela ACC3 ou por outro RA3 validado UE para efeitos da segurança da aviação, antes de serem carregadas a bordo da aeronave.»;

29. São aditados os seguintes pontos 6.8.3.6 e 6.8.3.7:

- «6.8.3.6. Após a realização dos controlos de segurança referidos nos pontos 6.8.3.1 a 6.8.3.5, a ACC3 ou o agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3) que opera em seu nome devem assegurar que a documentação de acompanhamento, seja sob a forma de carta de porte aéreo, seja de documentação postal equivalente ou de uma declaração separada, em formato eletrónico ou em papel, contém pelo menos:
- O identificador alfanumérico único da ACC3; e
 - O estatuto de segurança da remessa a que se refere o ponto 6.3.2.6, alínea d), e atribuído por um agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3); e
 - O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável; e
 - O conteúdo da remessa; e
 - As razões que determinam o estatuto de segurança da remessa, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados, ou os motivos pelos quais a remessa está isenta de rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição (CSD).
- 6.8.3.7. Na ausência de um agente reconhecido de um país terceiro como referido no ponto 6.8.3.6, alínea b), a CSD pode ser emitida pela ACC3 ou pela transportadora aérea proveniente de um país terceiro mencionado no apêndice 6-Fi ou 6-Fii.»;

30. Os pontos 6.8.4 e 6.8.5 passam a ter a seguinte redação:

«6.8.4. **Designação de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos**

6.8.4.1. As entidades de países terceiros que façam ou que pretendam fazer parte da cadeia de abastecimento de uma transportadora aérea com o estatuto de ACC3 podem ser designadas como «agente reconhecido de país terceiro» (RA3) ou «expedidor conhecido de país terceiro» (KC3).

6.8.4.2. Para obter a designação, a entidade deve submeter o pedido junto da:

- Autoridade competente do Estado-Membro responsável pela designação ACC3 de uma transportadora aérea do aeroporto do país terceiro onde o requerente trata a carga com destino à UE; ou
- Nos casos em que não exista uma transportadora aérea designada como ACC3 nesse país, a autoridade competente do Estado-Membro responsável pela aprovação do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação que efetue ou que tenha efetuado a validação.

A autoridade competente que recebe o pedido deve iniciar o processo de designação ou acordar com a autoridade competente de outro Estado-Membro a sua delegação, com base na cooperação existente no domínio político ou no setor da aviação, ou ambas.

6.8.4.3. Antes da designação, deve ser confirmada a elegibilidade para obtenção do estatuto de RA3 ou KC3 em conformidade com o ponto 6.8.4.1.

- 6.8.4.4. A designação de uma entidade como RA3 ou KC3 no que respeita às suas operações de carga e correio («operações de carga pertinentes») deve basear-se nos seguintes elementos:
- A nomeação de um responsável geral, em nome da entidade, pela aplicação das disposições de segurança em matéria de carga ou correio no que respeita à operação de carga pertinente; e
 - Um relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação, que confirme a aplicação das medidas de segurança.
- 6.8.4.5. A autoridade competente deve atribuir ao RA3 ou KC3 designado um identificador alfanumérico único no formato-padrão, que identifique a entidade e o país terceiro para o qual foi designado, para aplicar as disposições de segurança no que respeita a carga ou correio com destino à União.
- 6.8.4.6. A designação é válida a partir da data em que a autoridade competente inserir os dados relativos à entidade na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, por um período máximo de três anos.
- 6.8.4.7. Qualquer entidade incluída como RA3 ou KC3 na lista da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento deve ser reconhecida em todos os Estados-Membros para operações relativas a carga ou correio transportado a partir do aeroporto do país terceiro com destino à União por uma ACC3.
- 6.8.4.8. As designações como RA3 e KC3 atribuídas antes de 1 de junho de 2017 expiram cinco anos após a respetiva data ou em 31 de março de 2020, consoante o que ocorrer primeiro.
- 6.8.4.9. A pedido da autoridade competente pela sua aprovação, os agentes de validação UE para efeitos da segurança da aviação devem disponibilizar os dados contidos na parte 1 da lista de controlo do apêndice 6-C2 ou 6-C4, consoante o caso, para cada entidade que tenham designado, a fim de estabelecer uma lista consolidada das entidades designadas por esses agentes.

6.8.5. **Validação de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos**

- 6.8.5.1. Para poderem ser designadas como «agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação» ou «expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação», as entidades dos países terceiros têm de ser validadas de acordo com uma das seguintes opções:
- O programa de segurança da ACC3 deve especificar os controlos de segurança realizados, em seu nome, por entidades de países terceiros das quais aceita diretamente carga ou correio para transporte com destino à União. A validação UE para efeitos da segurança da aviação da ACC3 deve validar os controlos de segurança realizados por estas entidades; ou
 - As entidades dos países terceiros devem submeter as atividades de movimentação de carga relevantes a validação UE para efeitos da segurança da aviação, pelo menos, de três em três anos. A validação UE para efeitos da segurança da aviação deve consistir:
 - numa análise do programa de segurança da entidade, que assegure a sua relevância e exaustividade em relação às operações realizadas, e
 - numa verificação no local da aplicação das medidas de segurança da aviação no que respeita às operações de carga pertinentes.

No caso dos agentes reconhecidos dos países terceiros, o relatório de validação consiste na declaração de compromisso prevista no apêndice 6-H2 e na lista de controlo que consta do apêndice 6-C2 e, no caso dos expedidores conhecidos dos países terceiros, na declaração de compromisso prevista no apêndice 6-H3 e na lista de controlo que consta do apêndice 6-C4. O relatório de validação deve incluir igualmente uma declaração do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação, como prevista no apêndice 11-A.

- 6.8.5.2. Após conclusão da validação UE para efeitos da segurança da aviação em conformidade com o ponto 6.8.5.1, alínea b), o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve apresentar o relatório de validação à autoridade competente e facultar uma cópia à entidade validada.
- 6.8.5.3. Um controlo da conformidade realizado pela autoridade competente de um Estado-Membro ou pela Comissão pode ser considerado uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, desde que abranja todos os domínios especificados na lista de controlo constante do apêndice 6-C2 ou 6-C4, consoante o caso.

- 6.8.5.4. A ACC3 deve manter uma base de dados que contenha, pelo menos, as seguintes informações relativamente a cada um dos agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos sujeitos a validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o ponto 6.8.5.1, dos quais aceita diretamente carga ou correio para transporte com destino à União:
- a) os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*; e
 - b) A natureza da atividade, excluindo informações comerciais sensíveis; e
 - c) os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança; e
 - d) O número de registo da empresa, se for o caso; e
 - e) Quando disponível, o relatório de validação; e
 - f) O identificador alfanumérico único atribuído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Se for caso disso, a base de dados deve incluir as informações acima referidas sobre cada expedidor avançado sob responsabilidade da ACC3, em conformidade com o ponto 6.8.3.1, alínea c), de que receba diretamente carga ou correio para transporte com destino à União.

A base de dados deve estar disponível para inspeção da ACC3.

Pode ser mantida por outras entidades validadas UE para efeitos da segurança da aviação.

- 6.8.5.5. Uma entidade de transporte de carga aérea ou correio aéreo 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 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) referida(s) na alínea i), e
 - iii) todas as instalações situadas nos países terceiros enumerados no apêndice 6-I da Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão.

Para manter a designação como agente reconhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação relativamente a todas as instalações da rede não validadas, o mais tardar, 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) referida(s) na 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 esta entidade. O roteiro deve constituir parte integrante do relatório de validação com base no qual a rede é designada como agente reconhecido de um país terceiro validado UE.

Após ter sido objeto de uma validação UE para efeitos da segurança da aviação, a instalação em causa da rede é considerada um agente reconhecido de país terceiro em conformidade com o ponto 6.8.4.2.

6.8.5.6. Se a validação UE para efeitos da segurança da aviação de uma instalação da rede referida no ponto 6.8.5.5, alínea c), subalínea ii), resultar na 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 designada como agente reconhecido de país terceiro, em conformidade com o ponto 6.8.4.2, até que uma validação UE para efeitos da segurança da aviação confirme o cumprimento dos objetivos da lista de controlo.

6.8.5.7. O disposto nos pontos 6.8.5.5 e 6.8.5.6 deixa de ser aplicável a partir de 30 de junho de 2018.»;

31. É aditado o ponto 6.8.6 seguinte:

«6.8.6. Não conformidade e suspensão da designação ACC3, RA3 e KC3

6.8.6.1. Não conformidade

1. Se a Comissão ou uma autoridade competente detetar qualquer deficiência grave relacionada com as operações de uma ACC3, um RA3 ou um KC3, que considere ter um impacto significativo no nível global de segurança da aviação na União, deve:
 - a) Informar prontamente a transportadora aérea ou a entidade em causa, solicitar o envio das suas observações e exigir que sejam tomadas medidas corretivas adequadas; e
 - b) Informar prontamente os outros Estados-Membros e a Comissão.
2. Caso a ACC3, o RA3 ou o KC3 não corrijam a deficiência grave detetada dentro de um determinado prazo, ou não reajam ao pedido referido no ponto 6.8.6.1, alínea a), a autoridade, ou a Comissão, deve:
 - a) Desativar o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3 do operador ou da entidade em causa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento; ou
 - b) Solicitar à autoridade competente responsável pela designação que desative o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3 do operador ou da entidade em causa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

No primeiro caso, a autoridade, ou a Comissão, deve comunicar de imediato esse facto aos outros Estados-Membros e à Comissão.
3. Nenhuma transportadora aérea ou entidade cujo estatuto, respetivamente de ACC3, RA3 ou KC3, tenha sido desativado de acordo com o ponto 6.8.6.1.2 deve ser reintegrada ou incluída na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento até que lhe seja atribuída uma nova designação UE para efeitos da segurança da aviação em conformidade com o ponto 6.8.1 ou 6.8.4.
4. Caso uma transportadora aérea ou entidade perca o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3, as autoridades competentes devem tomar medidas adequadas para garantir que outras ACC3 ou outros RA3 ou KC3, sob sua responsabilidade, que operem na cadeia de abastecimento da transportadora aérea ou entidade que perdeu o estatuto, cumprem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.

6.8.6.2. Suspensão

1. A autoridade competente que designou a ACC3, o RA3 ou o KC3 é responsável por retirar as respetivas informações da «base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento»:
 - a) Mediante pedido ou com o acordo da transportadora aérea ou entidade; ou
 - b) Quando a ACC3, o RA3 ou o KC3 não efetuarem as operações de carga pertinentes e não reagirem ao pedido de envio de observações ou, de outro modo, obstruírem a avaliação dos riscos para a aviação.
2. Caso uma transportadora aérea ou entidade perca o estatuto de ACC3, RA3 ou KC3, as autoridades competentes devem tomar medidas adequadas para garantir que outras ACC3 ou outros RA3 ou KC3, sob sua responsabilidade, que operem na cadeia de abastecimento da transportadora aérea ou entidade que perdeu o estatuto, cumprem os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008.»;

32. Os apêndices 6-C2, 6-C3 e 6-C4 passam a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 6-C2

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

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

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

As condições prévias para transportar carga aérea ou correio aéreo para a União ⁽¹⁾ ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça estão definidas no Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação a fim de avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou ao correio aéreo ⁽²⁾ com destino à UE ou ao EEE pela entidade que pretende ser designada como RA3 ou sob a sua responsabilidade. A lista de controlo deve ser utilizada apenas nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea b), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo para ACC3.

No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada. Fazem parte integrante do relatório de validação, no mínimo, os seguintes elementos:

- a lista de controlo preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada, e
- a declaração de compromisso (apêndice 6-H2 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998), assinada pela entidade validada, e
- uma declaração de independência (apêndice 11-A do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998) em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

O RA3 deve poder utilizar o relatório nas suas relações comerciais com qualquer ACC3 e, se aplicável, qualquer RA3.

Por norma, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

A Parte 5 — Rastreio e a Parte 6 — Carga ou correio de alto risco (CCAR) devem ser avaliadas de acordo com os requisitos dos Capítulos 6.7 e 6.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

Notas sobre o preenchimento:

- Todas as partes aplicáveis e relevantes da lista de controlo têm de ser preenchidas em conformidade com o modelo de negócios e operações da entidade que está a ser validada. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.

⁽¹⁾ Os Estados-Membros da União: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia e Suécia.

⁽²⁾ A carga aérea, o correio aéreo ou as aeronaves com destino à UE ou ao EEE constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea, ao correio aéreo ou às aeronaves com destino à União e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

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

PARTE 1

Identificação da entidade validada e do agente de validação

1.1. Data(s) da validação

Utilizar um formato de data exata, por exemplo de 1.10.2012 a 02.10.2012

dd/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data da validação anterior, se for caso disso

dd/mm/aaaa	
------------	--

Número de registo anterior do RA3, quando disponível	
--	--

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

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

Nome	
------	--

Empresa/organização/autoridade	
--------------------------------	--

Identificador alfanumérico único (IAU)	
--	--

Endereço eletrónico	
---------------------	--

Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
---	--

1.4. Nome da entidade

Nome	
------	--

Número de identificação da empresa (por exemplo, número de identificação do registo comercial, se aplicável)	
--	--

Número/unidade/edifício	
-------------------------	--

Rua	
-----	--

Localidade	
------------	--

Código postal	
---------------	--

Estado (se for caso disso)	
----------------------------	--

País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.5. Endereço principal da organização (se for diferente do das instalações a validar)	
Número/unidade/edifício	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	
Endereço de caixa postal, se aplicável	
1.6. Natureza da atividade — Possibilidade de mais de um tipo de atividade	
<ul style="list-style-type: none"> a) Apenas transporte de carga aérea b) Transporte aéreo e outros modos de transporte c) Transitário com instalações de carga d) Transitário sem instalações de carga e) Agente de movimentação de carga f) Outras 	
1.7. O candidato	
a) Recebe carga de outro agente reconhecido de um país terceiro	
b) Recebe carga de expedidores conhecidos de um país terceiro	
c) Recebe carga de expedidores avançados de um país terceiro	
d) Recebe carga isenta	
e) Rastreia carga	
f) Armazena carga	
g) Outro, especificar	

1.8. Número aproximado de trabalhadores nas instalações

Número	
--------	--

1.9. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea ou do correio aéreo do país terceiro

Nome	
Cargo	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	

PARTE 2

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

Objetivo: é proibido transportar carga aérea ou correio aéreo para a UE ou o EEE que não tenha sido submetido aos controlos de segurança. A carga e o correio entregues por um RA3 a uma ACC3 ou a outro RA3 só podem ser aceites como carga ou correio seguro se forem submetidos aos controlos de segurança pelo RA3. Os dados relativos a tais controlos constam das partes seguintes da lista de controlo.

O RA3 deve dispor de procedimentos que garantam a realização de controlos de segurança adequados a toda a carga aérea e a todo o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, e a proteção da carga ou do correio seguro até à sua transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Os controlos de segurança devem assumir uma das formas seguintes:

- a) Rastreio físico de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos;
- b) Outros controlos de segurança, que fazem parte de um sistema de segurança da cadeia de abastecimento, que oferecem garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos e que foram realizados por outro RA3, KC3 ou AC3 designado pelo RA3.

Referência: O ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

2.1. A entidade elaborou um programa de segurança?

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

2.2. Programa de segurança da entidade

Data — utilizar um formato preciso, por exemplo dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa de segurança é apresentado e/ou aprovado pela autoridade competente do Estado da entidade? Em caso afirmativo, descrever o processo.	

2.3. O programa de segurança abrange, de forma suficiente, os elementos mencionados nas partes 3 a 9 da lista de controlo?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

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

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

2.5. A entidade instituiu um sistema destinado a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo é submetido aos controlos de segurança adequados antes de ser transferido para uma ACC3 ou para outro RA3?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o processo.

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou proposto pela autoridade competente ou por outra entidade.

Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.

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

Observações da entidade

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

PARTE 3

Recrutamento e formação do pessoal

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

A fim de realizar tal objetivo, o RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que todo o pessoal (incluindo o pessoal permanente, temporário, contratado por agências e motoristas), com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo, que está a ser ou foi submetido aos controlos de segurança:

- a) Foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do RA3 validadas; e
- b) Concluiu uma formação inicial e contínua no domínio da segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do RA3 validadas.

Nota:

- Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança e/ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).
- A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais, contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração em que indica eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

- 3.1. Existe um procedimento que garante que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta a carga aérea/correo aéreo securizado é sujeito a verificações dos antecedentes laborais que avaliam os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO

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

- 3.2. Este procedimento inclui:

- Inquérito pessoal
- Verificação dos antecedentes laborais
- Verificação dos antecedentes criminais
- Entrevistas
- Outro (especificar)

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

- 3.3. Existe um procedimento que garante que o responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nas instalações está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalia os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO

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

- 3.4. Este procedimento inclui:

- Inquérito pessoal
- Verificação dos antecedentes laborais
- Verificação dos antecedentes criminais
- Entrevistas
- Outro (especificar)

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

3.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo securizado recebe formação no domínio da segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga ou correio?

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

3.6. O pessoal que aceita, rastreia ou assegura a proteção da carga aérea ou do correio aéreo recebe formação específica relacionada com as suas funções?

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

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência da formação contínua.	

3.8. Conclusão: as medidas relativas ao recrutamento e à formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso à carga aérea ou ao correio aéreo securizado foi devidamente recrutado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?

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

PARTE 4

Procedimentos de aceitação

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

Ao aceitar quaisquer remessas, o RA3 deve estabelecer o estatuto da entidade da qual recebe as remessas, verificando se o identificador alfanumérico único (IAU) da entidade que entrega a remessa está mencionado na documentação de acompanhamento e confirmando se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa está indicada como ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento para o aeroporto ou local específico, se for caso disso.

Se não houver indicação do IAU na documentação ou se o estatuto da transportadora aérea ou da entidade na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento não estiver ativo, as remessas devem ser tratadas pelo RA3 como provenientes de fonte desconhecida.

Além disso, um RA3 deve manter uma base de dados que contenha, pelo menos, as seguintes informações relativamente a cada um dos agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos sujeitos a validação UE para efeitos da segurança da aviação, em conformidade com o ponto 6.8.5.1, dos quais aceita diretamente carga ou correio para entrega a uma ACC3 com o objetivo de ser transportado com destino à União:

- Os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*;
- A natureza da atividade, excluindo informações comerciais sensíveis;
- Os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança;

- d) O número de registo da empresa, se for o caso;
- e) Quando disponível, o relatório de validação;
- f) O identificador alfanumérico único atribuído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Referência: pontos 6.8.3.1, 6.8.3.5 e 6.8.5.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: Um RA3 só pode aceitar uma carga de um AC3 como carga segura, se tiver ele próprio designado esse expedidor como AC3, em conformidade com o ponto 6.8.3.1, alínea c), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, e se se responsabilizar pela carga entregue por esse expedidor.

- 4.1. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se esta provém de outro RA3, de um KC3, de um AC3 ou de um expedidor desconhecido?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, como?

- 4.2. A entidade verifica a indicação IAU na documentação que acompanha as remessas recebidas de outra ACC3 ou outro RA3 ou KC3 e confirma o estado ativo da ACC3 ou do RA3 ou KC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento?

SIM ou NÃO

- 4.3. No caso de a documentação de acompanhamento não mencionar o IAU ou de a entidade que enviou a carga não estar ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, a entidade dispõe de um procedimento que garanta o tratamento da remessa como uma expedição proveniente de fonte desconhecida?

SIM ou NÃO

- 4.4. A entidade designa os expedidores como AC3?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o procedimento e as garantias exigidas pela entidade ao expedidor.

- 4.5. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se o seu destino é um aeroporto da UE ou do EEE?

SIM ou NÃO — explicar.

- 4.6. Em caso afirmativo, a entidade submete toda a carga aérea ou correio aéreo aos mesmos controlos de segurança quando o destino é um aeroporto da UE ou do EEE?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o procedimento.

- 4.7. Quando aceita uma remessa, a entidade apura se esta deve ser considerada carga e correio de alto risco (CCAR) (ver definição na parte 6), incluindo as remessas entregues através de modos de transporte que não o aéreo?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, como?

Descrever o procedimento.

4.8. Quando aceita uma remessa securizada, a entidade validada apura se esta foi protegida contra interferências ou manipulações não autorizadas?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever por que meios (por exemplo, a utilização de selos, fechos e inspeção).

4.9. A pessoa que efetua a entrega deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?

SIM ou NÃO

4.10. Existe um processo para identificar as remessas que exigem rastreio?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, como?

4.11. Conclusão: os procedimentos de aceitação são suficientes para demonstrar que a carga aérea ou o correio aéreo com destino a um aeroporto da UE ou do EEE provém de uma cadeia de abastecimento segura ou necessita de ser sujeito a rastreio?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 5

Rastreio

Objetivo: quando o RA3 aceita carga e correio não proveniente de uma cadeia de abastecimento segura, o RA3 deve submeter essas remessas a um rastreio adequado antes de estas poderem ser entregues a uma ACC3 como carga que foi objeto de medidas de segurança. O RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea e o correio aéreo com destino à UE e ao EEE para transferência, em trânsito ou para descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da União, que devem ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

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

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

5.1. O rastreio é efetuado em nome da entidade por outra entidade?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo,

Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores:

- Empresa privada de rastreio
- Empresa do setor público
- Instalação ou órgão de rastreio do Estado
- Outra

Especificar a natureza do acordo ou contrato entre a entidade validada e a entidade que realiza o rastreio em seu nome.

5.2. A entidade pode requerer os controlos de segurança adequados, caso o rastreio seja realizado por uma das entidades supramencionadas?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, fornecer pormenores.

5.3. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela entidade (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada por esses prestadores de serviços?

5.4. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga aérea e o correio aéreo?

Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga aérea e do correio aéreo (por exemplo, fabricante, tipo, versão de *software*, norma e número de série) relativamente a todos os métodos usados.

5.5. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) ou da Administração responsável pela Segurança dos Transportes (TSA) dos EUA?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, fornecer pormenores.

Em caso negativo, mencionar pormenores sobre a aprovação do equipamento e respetiva data, bem como quaisquer indicações da sua conformidade com as normas da UE em matéria de equipamentos.

5.6. O equipamento é utilizado de acordo com o conceito de operações (CONOPS) do fabricante e é objeto de testes e manutenção periódicos?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o processo.

5.7. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, é assegurado um processo de treino inicial e contínuo, aprovação e controlo de qualidade de nível equivalente aos requisitos da UE ou TSA?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação.

5.8. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, o procedimento de rastreio utilizado assegura um nível equivalente ao exigido pelas normas da UE ou TSA?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação.

5.9. A natureza da remessa é tomada em consideração durante o rastreio?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever de que forma é assegurado que o método de rastreio selecionado é de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos.

5.10. Existe um processo que permite apurar a causa do alarme acionado pelo equipamento de rastreio? Para alguns equipamentos (por exemplo, equipamento de raios X), o alarme é acionado pelo próprio operador.

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o processo que permite apurar a causa do alarme, de modo a oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

Em caso negativo, descrever o que acontece à remessa.

5.11. Há remessas isentas de rastreio de segurança?

SIM ou NÃO

5.12. Existem isenções que não estão em conformidade com a lista da União?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, fornecer pormenores.

5.13. A zona de rastreio é de acesso controlado, reservado ao pessoal autorizado e formado?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

5.14. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade e/ou de testes?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

5.15. Conclusão: a carga aérea ou o correio aéreo é rastreado por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, cujo nível é suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 6

Carga ou correio de alto risco (CCAR)

Objetivo: as remessas provenientes de ou transferidas para locais considerados de alto risco pela União, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação significativa, devem ser consideradas carga e correio de alto risco (CCAR). Estas remessas devem ser rastreadas de acordo com instruções específicas. O RA3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a CCAR com destino à UE ou ao EEE é identificada e submetida a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

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

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

Referência: ponto 6.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

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

6.1. O pessoal responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga aérea e o correio aéreo que devem ser tratados como carga e correio de alto risco (CCAR)?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	

6.2. A entidade dispõe de procedimentos para a identificação de CCAR?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	

6.3. A CCAR é sujeita a procedimentos de rastreio específicos de acordo com a legislação da União?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados.	

6.4. Após o rastreio, a entidade declara o estatuto de segurança SHR na documentação de acompanhamento da remessa?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever a forma como o estatuto de segurança é declarado e em que documento.	

6.5. Conclusão: o processo instituído pela entidade é pertinente e suficiente para garantir que toda a CCAR foi devidamente tratada antes do carregamento?

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

PARTE 7

Proteção da carga aérea e do correio aéreo securizados

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

A proteção pode ser assegurada por diversos meios, nomeadamente físicos (por exemplo, barreiras e salas trancadas), humanos (por exemplo, rondas e pessoal formado) e tecnológicos (por exemplo, circuitos fechados de televisão e alarmes de intrusão).

A carga aérea ou o correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE deve ser separado da restante carga aérea ou correio aéreo.

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

7.1. A proteção da carga aérea e do correio aéreo securizados é assegurada em nome da entidade validada por outra entidade?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores: — Empresa privada de rastreio — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra	

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever. Especificar o tipo de proteção: — Física (por exemplo, vedações, barreiras e edifício de construção sólida) — Humana (por exemplo, rondas) — Tecnológica (por exemplo, circuitos fechados de televisão e sistemas de alarme) Explicar de que modo está organizada essa proteção.	

7.3. O acesso à carga aérea/ao correio aéreo securizado está reservado a pessoas autorizadas?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever. Especificar como são controlados todos os pontos de acesso (incluindo portas e janelas) à carga aérea ou ao correio aéreo identificável e securizado.	

7.4. Existem procedimentos para assegurar que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e submetido aos controlos de segurança está protegido contra interferências não autorizadas, desde o momento em que foi securizado até ao seu carregamento ou transferência para uma ACC3 ou para outro RA3?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o tipo de proteção (por exemplo, meios físicos, humanos e tecnológicos). Especificar igualmente se o edifício é de construção sólida e que tipos de materiais são utilizados, se for caso disso.	
Em caso negativo, especificar as razões.	

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

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

PARTE 8

Documentação

Objetivo: o RA3 deve assegurar que a documentação que acompanha uma remessa sujeita pelo RA3 a controlos de segurança (por exemplo, rastreio e meios de proteção) contém, pelo menos:

- a) O identificador alfanumérico único obtido junto da autoridade competente que procedeu à designação; e
- b) O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável; e
- c) O conteúdo da remessa; e
- d) O estatuto de segurança, indicado do seguinte modo:
 - «SPX», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, ou
 - «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e aviões-correio, ou
 - «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para remessas de alto risco.

Se o estatuto de segurança é emitido pelo RA3, a entidade deve indicar igualmente as razões que justificam esse estatuto, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados ou os motivos de isenção do rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição (CSD).

A documentação de acompanhamento da remessa pode ser fornecida sob a forma de carta de porte aéreo, documentação postal equivalente ou declaração separada, em formato eletrónico ou em papel.

Referência: ponto 6.3.2.6, alínea d) e pontos 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

8.1. A entidade assegura que a devida documentação de acompanhamento foi emitida e inclui a informação exigida no ponto 6.3.2.6, alínea d), e pontos 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	

8.2. Em especial, a entidade especifica o estatuto da carga e a forma como foi estabelecido?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	

8.3. Conclusão: o processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe da documentação de acompanhamento adequada, especificando o estatuto de segurança correto e todas as informações necessárias?

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

PARTE 9

Transporte

Objetivo: a carga aérea e o correio aéreo devem ser protegidos contra interferências ou manipulações não autorizadas desde o momento em que foram securizados até ao seu carregamento ou até à sua transferência para uma ACC3 ou para outro RA3. Significa isto que devem ser protegidos durante o transporte para a aeronave, para a ACC3 ou para outro RA3. Se a carga aérea e o correio aéreo anteriormente securizados não forem protegidos durante o transporte, não podem ser carregados ou transferidos para uma ACC3 ou para outro RA3 como carga segura.

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

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

9.1. Como é transportado o correio aéreo ou a carga aérea para a ACC3 ou para outro RA3?

a) Transporte próprio da entidade validada?

SIM ou NÃO	
------------	--

b) Transporte de outro RA3 ou ACC3?

SIM ou NÃO	
------------	--

c) Contratante utilizado pela entidade validada?

SIM ou NÃO	
------------	--

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

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, de que modo?	

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, de que modo?

9.4. Caso sejam utilizados selos numerados, estes são de acesso controlado e os números são registados?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, especificar como.

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

SIM ou NÃO

9.6. A pessoa que transporta a carga foi submetida a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização antes de ser autorizada a transportar carga aérea ou correio aéreo securizado, ou ambos?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (por exemplo, verificação dos antecedentes laborais e inquéritos pessoais) e o tipo de formação (por exemplo, formação de sensibilização para a segurança).

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

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 10

Conformidade

Objetivo: após a avaliação das partes 1 a 9 da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve avaliar se a sua verificação no local confirma a realização dos controlos de segurança em conformidade com os objetivos referidos na presente lista de controlo para a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE.

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

1. Cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada.
2. Não cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. Neste caso, a entidade não está autorizada a entregar a uma ACC3 ou a outro RA3 carga aérea ou correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE. Neste caso, recebe uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

10.1. Conclusão geral: indicar o caso que mais se aproxima da situação validada.

1 ou 2	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da entidade	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

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

Nome da entidade	Nome da pessoa de contacto	Cargo da pessoa de contacto	Data da visita ou entrevista

APÊNDICE 6-C3

LISTA DE CONTROLO DE VALIDAÇÃO PARA ACC3

A designação ACC3 (*transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro*) é a condição prévia para o transporte de carga aérea ou correio aéreo para a União Europeia ⁽¹⁾ (UE) ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça, constituindo uma exigência do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

A designação ACC3 é, em princípio, obrigatória para todos os voos que transportem carga ou correio para transferência, em trânsito ou para descarga em aeroportos da UE ou do EEE ⁽²⁾. As autoridades competentes dos Estados-Membros da União Europeia, da Islândia, da Noruega e da Suíça são responsáveis pela designação de transportadoras aéreas específicas como ACC3. A designação baseia-se no programa de segurança de uma transportadora aérea e numa verificação no local da sua aplicação em conformidade com os objetivos referidos na presente lista de controlo de validação.

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação destinado a avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou ao correio aéreo com destino à UE ou ao EEE pela ACC3 ou sob a responsabilidade desta ou por uma transportadora aérea que solicita a designação ACC3.

No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada. Fazem parte integrante do relatório de validação, no mínimo, os seguintes elementos:

— a lista de controlo preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada, e

⁽¹⁾ Os Estados-Membros da União: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia e Suécia.

⁽²⁾ A carga aérea, o correio aéreo ou as aeronaves com destino à UE ou ao EEE constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea, ao correio aéreo ou às aeronaves com destino à União e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

- a declaração de compromisso (apêndice 6-H1 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998), assinada pela entidade validada, e
- uma declaração de independência (apêndice 11-A do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998) em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

A parte 3 — Programa de segurança da transportadora aérea —, a parte 6 — Base de dados —, a parte 7 — Rastreio — e a parte 8 — Carga ou correio de alto risco (CCAR) devem ser avaliadas de acordo com os requisitos dos capítulos 6.7 e 6.8 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Quanto às outras partes, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

Notas sobre o preenchimento:

- Todas as partes aplicáveis e relevantes da lista de controlo têm de ser preenchidas em conformidade com o modelo de negócios e operações da entidade que está a ser validada. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.
- Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Identificação da entidade validada e do agente de validação

1.1. Data(s) da validação

Utilizar um formato de data exata, por exemplo, 01.10.2012 a 02.10.2012

dd/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data da validação anterior e identificador alfanumérico único (IAU) da ACC3, quando disponíveis

dd/mm/aaaa	
------------	--

IAU	
-----	--

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

Nome	
------	--

Empresa/organização/autoridade	
--------------------------------	--

IAU	
-----	--

Endereço eletrónico	
---------------------	--

Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
---	--

1.4. Nome da transportadora aérea a validar

Nome	
------	--

COA (certificado de operador aéreo) emitido em (nome do Estado):	
Código da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) ou código da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), se não existir código IATA. Especificar qual o código aplicável.	
Estado responsável pela designação da transportadora aérea como ACC3	

1.5. Dados sobre a localização do aeroporto do país terceiro a validar ou respetivas instalações de carga ou correio

Nome	
Código IATA ou ICAO do aeroporto	
País	

1.6. Natureza da atividade da transportadora aérea — Possibilidade de mais de um tipo de atividade

<ul style="list-style-type: none"> a) Transportadora de passageiros e carga/correio b) Transportadora de carga e correio c) Transportadora unicamente de carga d) Transportadora unicamente de correio e) Integrador logístico f) Fretador 	
--	--

1.7. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea ou do correio aéreo do país terceiro

Nome	
Cargo	
Endereço eletrónico	
Número de telefone — incluindo códigos internacionais	

1.8. Endereço do escritório central da transportadora aérea no aeroporto visitado

Número/unidade/edifício/aeroporto	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	

1.9. Endereço do escritório central da transportadora aérea, por exemplo, da sede da empresa

Número/unidade/edifício/aeroporto	
Rua	
Localidade	
Código postal	
Estado (se for caso disso)	
País	

PARTE 2

Organização e responsabilidades da ACC3 no aeroporto

Objetivo: é proibido transportar carga aérea ou correio aéreo para a UE ou o EEE que não tenha sido submetido aos controlos de segurança. As partes seguintes da presente lista de controlo apresentam os dados relativos a tais controlos. A ACC3 não pode aceitar transportar carga ou correio numa aeronave com destino à UE se a realização do rastreio ou de outros controlos de segurança não for confirmada e atestada por um agente reconhecido ou um expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, ou por um expedidor avançado designado por esse agente ou expedidor, ou se essas remessas não forem sujeitas a rastreio em conformidade com a legislação da União.

A ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir a realização dos controlos de segurança adequados à totalidade da carga aérea e do correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, a menos que estes estejam isentos de rastreio em conformidade com a legislação da União, e a proteção ulterior da carga ou do correio até ao carregamento para a aeronave. Os controlos de segurança consistem no seguinte:

- um rastreio físico de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos, ou
- outros controlos de segurança integrados num sistema de segurança da cadeia de abastecimento que ofereçam garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos e que sejam realizados por agentes reconhecidos ou expedidores conhecidos validados UE para efeitos da segurança da aviação, ou por um expedidor avançado designado por esse agente ou expedidor.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

2.1. A transportadora aérea instituiu um sistema destinado a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo é submetido aos controlos de segurança adequados antes de ser carregado para uma aeronave com destino à UE ou ao EEE?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o processo.	

2.2. Os controlos de segurança são realizados pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?

Em caso afirmativo, fornecer pormenores.	
Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea realizam controlos de segurança à carga aérea ou ao correio aéreo transportado por esta transportadora para a UE ou o EEE?	

<p>Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Empresa privada de movimentação de carga — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra 	
2.3. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela transportadora aérea (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada pelos prestadores de serviços acima?	
2.4. A transportadora aérea pode requerer os controlos de segurança adequados, caso o rastreio seja efetuado por entidades não previstas no seu programa de segurança, nomeadamente serviços do Estado?	
SIM ou NÃO	
Em caso negativo, fornecer pormenores.	
2.5. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela transportadora aérea (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada pelos prestadores de serviços acima?	
2.6. Foi instituído um programa de agente reconhecido ou expedidor conhecido para a carga aérea e o correio aéreo, em conformidade com as normas da ICAO, no Estado do aeroporto em que se realiza a visita de validação?	
Em caso afirmativo, descrever os elementos do programa e o modo como foi instituído.	
2.7. Conclusões e observações gerais sobre a fiabilidade, o carácter concludente e a solidez do processo	
Observações da transportadora aérea	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	

PARTE 3

Programa de segurança da transportadora aérea

Objetivo: a ACC3 deve garantir que o seu programa de segurança inclui todas as medidas de segurança da aviação pertinentes e suficientes com vista ao transporte para a União de carga aérea e correio aéreo.

O programa de segurança e a documentação associada da transportadora aérea devem constituir a base dos controlos de segurança realizados em conformidade com o objetivo da presente lista de controlo. A transportadora aérea pode ponderar a possibilidade de enviar a sua documentação ao agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação antes da visita das instalações, a fim de lhe permitir familiarizar-se com as especificidades dos locais a visitar.

Referência: ponto 6.8.2.1 do anexo e apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: os pontos abaixo indicados, mencionados na lista do apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, devem ser contemplados de forma adequada:

- a) Descrição de medidas para a carga aérea e o correio aéreo;
- b) Procedimentos para efeitos de aceitação;
- c) Regime e critérios aplicáveis aos agentes reconhecidos;

- d) Regime e critérios aplicáveis aos expedidores conhecidos;
- e) Regime e critérios aplicáveis aos expedidores avançados;
- f) Normas aplicáveis ao rastreio;
- g) Local do rastreio;
- h) Dados sobre o equipamento de rastreio;
- i) Dados sobre o operador ou prestador de serviços;
- j) Lista de isenções do rastreio de segurança;
- k) Tratamento de carga e correio de alto risco.

3.1. Programa de segurança da transportadora aérea

Data — utilizar um formato de data preciso, por exemplo dd/mm/aaaa	
Versão	
O programa foi apresentado a uma autoridade competente da UE ou do EEE numa fase anterior? Em caso afirmativo, foi-o para efeitos de designação ACC3? Outros fins?	

3.2. O programa de segurança abrange, de forma suficiente, os elementos da lista supracitada?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

3.3. As medidas de segurança da aviação descritas no programa de segurança são pertinentes e suficientes para garantir a segurança da carga aérea ou do correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, em conformidade com as normas aplicáveis?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, especificar as razões.	

3.4. Conclusão: O programa de segurança é concludente, sólido e completo?

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

PARTE 4

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: a ACC3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga aérea ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea securizada deve possuir todas as competências necessárias para o desempenho das suas funções e estar devidamente formado.

A fim de realizar tal objetivo, o ACC3 deve dispor de um procedimento destinado a garantir que todo o pessoal (incluindo o pessoal permanente, temporário, contratado por agências e motoristas), com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo que está a ser ou foi submetido aos controlos de segurança:

- foi sujeito a verificações iniciais e periódicas dos antecedentes laborais ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais do aeroporto validado, e
- concluiu uma formação inicial e contínua no domínio da segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais do aeroporto validado.

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota:

- Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).
- A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais, contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração indicando os eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

4.1. Existe um procedimento que garanta que todo o pessoal com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo securizado é sujeito às verificações dos antecedentes laborais que avaliem os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO

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

4.2. Este procedimento inclui:

- Inquérito pessoal
- Verificação dos antecedentes laborais
- Verificação dos antecedentes criminais
- Entrevistas
- Outro (especificar)

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

4.3. Existe um procedimento que garanta que o responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nas instalações está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalie os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO

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

4.4. Este procedimento inclui:

- Inquérito pessoal
- Verificação dos antecedentes laborais
- Verificação dos antecedentes criminais
- Entrevistas
- Outro (especificar)

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

4.5. O pessoal com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo securizado recebe formação no domínio da segurança antes de lhe ser concedido acesso a tal carga ou correio?

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

4.6. O pessoal que aceita, rastreia ou assegura a proteção da carga aérea ou do correio aéreo recebe formação específica relacionada com o posto de trabalho?

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

4.7. O pessoal referido nos pontos 4.5 e 4.6 recebe formação contínua?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência da formação contínua.	

4.8. Conclusão: as medidas relativas ao recrutamento e à formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga aérea ou correio aéreo securizado foi devidamente afetado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibilize para as suas responsabilidades em matéria de segurança?

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

PARTE 5

Procedimentos de aceitação

Objetivo: a ACC3 deve dispor de um procedimento para avaliar e verificar aquando da aceitação o estatuto de segurança da remessa em relação a controlos anteriores.

Esse procedimento inclui os seguintes passos:

- Confirmar se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa está ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento relativamente ao aeroporto ou local específico, se for caso disso;
- Verificar se o identificador alfanumérico único da base de dados da União relativo à entidade que entrega a remessa está indicado na documentação de acompanhamento;
- No caso de remessas recebidas de um expedidor avançado, verificar se a entidade consta da base de dados da transportadora aérea.

Se a documentação de acompanhamento não mencionar o identificador ou se a transportadora aérea ou entidade que entrega a remessa não estiver ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, ou ainda, no caso de expedidores avançados, se a entidade não constar da base de dados da transportadora aérea, considera-se que não foram realizados previamente controlos de segurança, devendo as remessas ser rastreadas pela ACC3 ou por outro RA3 validado UE para efeitos da segurança da aviação antes de serem carregadas a bordo da aeronave;

- d) Verificar se a remessa é entregue por uma pessoa nomeada pelo agente reconhecido ou expedidor conhecido validado UE para efeitos da segurança da aviação, de acordo com a lista constante da base de dados desse agente ou expedidor, ou por um expedidor avençado desse agente reconhecido ou designado pela própria transportadora aérea;
- e) a pessoa nomeada é a pessoa encarregada de entregar a carga aérea ou o correio aéreo à transportadora aérea. A pessoa que entrega a remessa à transportadora aérea deve apresentar um bilhete de identidade, passaporte, carta de condução ou outro documento que inclua a sua fotografia e tenha sido emitido ou seja reconhecido pela autoridade nacional;
- f) Se for caso disso, verificar se a remessa é acompanhada de todas as informações de segurança necessárias (carta de porte aéreo e estatuto de segurança em papel ou em suporte eletrónico, descrição da remessa e identificador único, razões que determinaram o estatuto de segurança, meios ou métodos de rastreio ou motivos da dispensa de rastreio), correspondentes às remessas de carga e correio aéreos entregues;
- g) Verificar se a remessa está isenta de sinais de manipulação não autorizada; e
- h) Verificar se a remessa deve ser tratada como carga e correio de alto risco (CCAR).

Referência: pontos 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 e 6.8.5.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

5.1. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se esta provém de um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado reconhecido nos termos da legislação da União sobre a carga aérea e incluído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e na base de dados mantida pela transportadora aérea?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o procedimento.

5.2. A transportadora aérea verifica a indicação IAU na documentação que acompanha as remessas recebidas de outra ACC3 ou outro RA3 ou KC3 e confirma o estado ativo da ACC3 ou do RA3 ou KC3 na base de dados relativa à segurança da cadeia de abastecimento?

SIM ou NÃO

5.3. No caso de a documentação de acompanhamento não mencionar o IAU ou de a entidade que enviou a carga não estar ativa na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, a entidade dispõe de um procedimento que garanta o tratamento da remessa como uma expedição proveniente de fonte desconhecida?

SIM ou NÃO

5.4. A transportadora aérea designa os expedidores como AC3?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o procedimento e as garantias exigidas pela transportadora aérea ao expedidor.

5.5. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se o seu destino é um aeroporto da UE ou do EEE?

SIM ou NÃO — explicar.

5.6. Em caso afirmativo, a transportadora aérea submete toda a carga ou correio aos mesmos controlos de segurança quando o seu destino é um aeroporto da UE ou do EEE?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o procedimento.

5.7. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se esta deve ser considerada carga e correio de alto risco (CCAR), incluindo as remessas entregues através de modos de transporte que não o aéreo?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, como?
Descrever o procedimento.

5.8. Quando aceita uma remessa securizada, a transportadora aérea apura se esta foi protegida contra interferências e/ou manipulações não autorizadas?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, especificar (por exemplo, selos e fechaduras).

5.9. Se aceita carga aérea ou correio aéreo em trânsito neste local (carga ou correio que parte na mesma aeronave em que chegou), a transportadora aérea apura com base nos dados facultados se devem ou não ser realizados controlos de segurança adicionais?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, de que forma?

Em caso negativo, que controlos são realizados para garantir a segurança da carga e do correio com destino à UE ou ao EEE?

5.10. Se aceita carga aérea ou correio aéreo para transferência neste local (carga/correio que parte numa aeronave distinta daquela em que chegou), a transportadora aérea apura com base nos dados facultados se devem ou não ser realizados controlos de segurança adicionais?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, de que forma?

Em caso negativo, que controlos são realizados para garantir a segurança da carga e do correio com destino à UE ou ao EEE?

5.11. A pessoa que efetua a entrega à transportadora da carga aérea conhecida securizada deve apresentar um documento de identificação oficial que inclua a sua fotografia?

SIM ou NÃO

5.12. Conclusão: os procedimentos de aceitação são suficientes para apurar se a carga aérea ou o correio aéreo provém de uma cadeia de abastecimento segura ou decidir que necessita de ser submetido a rastreio?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da transportadora aérea

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

PARTE 6

Base de dados

Objetivo: quando não é obrigada a sujeitar a rastreio toda a carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE, a ACC3 deve garantir que a carga ou o correio provém de uma entidade validada UE para efeitos da segurança da aviação designada pela autoridade competente de um Estado-Membro como agente reconhecido (RA3) ou expedidor conhecido (KC3) de um país terceiro, ou de um expedidor avançado (AC3) designado por esse agente ou expedidor.

Para fins de monitorização do histórico de auditorias relevantes para a segurança, a ACC3 deve verificar se o RA3 e o KC3 estão ativos na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e manter uma base de dados que preste as informações abaixo indicadas relativamente a cada entidade ou pessoa da qual aceite diretamente carga ou correio:

- o estatuto da entidade em causa (agente reconhecido ou expedidor conhecido),
- os dados da empresa, incluindo o seu endereço comercial *bona fide*,
- a natureza da atividade, excluindo informações comerciais sensíveis,
- os contactos, incluindo do(s) responsável(is) pela segurança,
- o identificador alfanumérico único atribuído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, ou no caso de a entidade ser um AC3, o número de registo da empresa.

Ao receber carga aérea ou correio aéreo de um RA3 ou KC3, a ACC3 deve verificar se a entidade está ativa na base de dados da União e, no caso de um AC3, na base de dados mantida pela transportadora aérea. Se o RA3 ou o KC3 não estiverem ativos ou se o AC3 não constar da base de dados, a carga aérea ou o correio aéreo por si entregue deve ser rastreado antes do carregamento.

Referência: ponto 6.8.3.5, alínea a), e ponto 6.8.5.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

6.1. Quando aceita diretamente uma remessa, a transportadora aérea apura se esta provém de um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avançado reconhecido nos termos da legislação da União sobre a carga aérea e incluído na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e na base de dados mantida pela transportadora aérea?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o procedimento.

6.2. A transportadora aérea mantém uma base de dados que inclui, se for caso disso, as informações supracitadas, sobre:

- as entidades designadas como agente reconhecido de um país terceiro (RA3),
- as entidades designadas como expedidor conhecido de um país terceiro (KC3),
- as entidades designadas como expedidores avançados por um RA3 ou pela transportadora aérea (AC3)?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever a base de dados.

Em caso negativo, explicar por que razão.

6.3. O pessoal que aceita carga aérea e correio aéreo dispõe de fácil acesso à base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento e à base de dados mantida pela transportadora aérea?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o processo.

6.4. A base de dados é atualizada de forma periódica, de modo a fornecer dados fiáveis ao pessoal que aceita carga aérea e correio aéreo?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, explicar.

6.5. Conclusão: a transportadora aérea mantém uma base de dados que assegura a plena transparência na sua relação com as entidades das quais recebe diretamente carga ou correio (rastreado ou submetido aos controlos de segurança) para transporte com destino à União ou ao EEE?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da transportadora aérea

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

PARTE 7

Rastreio

Objetivo: quando aceita carga e correio de uma entidade não validada UE para efeitos da segurança da aviação ou quando a carga recebida não tiver sido protegida contra interferências não autorizadas desde o momento em que foi submetida aos controlos de segurança, a ACC3 deve garantir que a carga aérea ou o correio aéreo é rastreado antes de ser carregado numa aeronave. A ACC3 deve dispor de um processo para garantir que a carga aérea e o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE para transferência, em trânsito ou para descarga num aeroporto da União são rastreados utilizando os meios ou métodos previstos na legislação da União, que devem ser de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

Quando não procede ela própria ao rastreio da carga aérea ou do correio aéreo, a ACC3 deve assegurar a realização do rastreio adequado de acordo com os requisitos da União. Os procedimentos de rastreio devem incluir, se for caso disso, o tratamento da carga e do correio para transferência e em trânsito.

Se a carga aérea ou o correio aéreo for rastreado pela autoridade competente, ou em nome desta, no país terceiro, a ACC3 que recebe essa carga aérea ou correio aéreo da entidade deve declarar tal facto no seu programa de segurança e especificar o modo como é garantido um rastreio adequado.

Referência: pontos 6.8.3.1, 6.8.3.2 e 6.8.3.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

7.1. O rastreio é efetuado pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?

Em caso afirmativo, fornecer pormenores.

Fornecer pormenores, se for o caso, sobre a entidade ou entidades previstas no programa de segurança da transportadora aérea:

- Nome
- Endereço específico das instalações
- Estatuto de AEO, se for o caso

<p>Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea efetuam o rastreio da carga aérea ou do correio aéreo transportado por esta transportadora para a UE ou o EEE?</p> <p>Especificar a natureza destas entidades e indicar pormenores</p> <ul style="list-style-type: none"> — Empresa privada de movimentação de carga — Empresa do setor público — Instalação ou órgão de rastreio do Estado — Outra 	
<p>7.2. A entidade pode requerer os controlos de segurança adequados caso o rastreio seja realizado por uma entidade supramencionada?</p>	
SIM ou NÃO	
<p>Em caso negativo, fornecer pormenores.</p>	
<p>7.3. Quais os instrumentos utilizados e instruções dadas pela entidade (por exemplo, supervisão, monitorização e controlo da qualidade) para garantir que os controlos de segurança são realizados de forma adequada por esses prestadores de serviços?</p>	
<p>7.4. Que métodos de rastreio são utilizados para a carga aérea e o correio aéreo?</p>	
<p>Especificar, incluindo pormenores sobre o equipamento utilizado para o rastreio da carga aérea e do correio aéreo (por exemplo, fabricante, tipo, versão de <i>software</i>, norma e número de série) relativamente a todos os métodos usados.</p>	
<p>7.5. O equipamento ou método utilizado (por exemplo, cães detetores de explosivos) está incluído na mais recente lista de conformidade da UE, da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) ou da Administração responsável pela Segurança dos Transportes (TSA) dos EUA?</p>	
SIM ou NÃO	
<p>Em caso afirmativo, fornecer pormenores.</p>	
<p>Em caso negativo, mencionar pormenores sobre a aprovação do equipamento e respetiva data, bem como quaisquer indicações da sua conformidade com as normas da UE em matéria de equipamentos.</p>	
<p>7.6. O equipamento é utilizado de acordo com o conceito de operações (CONOPS) do fabricante e é objeto de testes e manutenção periódicos?</p>	
SIM ou NÃO	
<p>Em caso afirmativo, descrever o processo.</p>	

7.7. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, é assegurado um processo de treino inicial e contínuo, aprovação e controlo de qualidade de nível equivalente aos requisitos da UE ou TSA?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação

7.8. No caso de utilização de cães detetores de explosivos, o procedimento de rastreio utilizado assegura um nível equivalente ao exigido pelas normas da UE ou TSA?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever todo o processo e respetiva documentação de avaliação

7.9. A natureza da remessa é tomada em consideração durante o rastreio?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever de que forma é assegurado que o método de rastreio selecionado é de nível suficiente para oferecer garantias razoáveis de que a remessa não oculta artigos proibidos.

7.10. Existe um processo que permite apurar a causa do alarme produzido pelo equipamento de rastreio?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o processo que permite apurar a causa do alarme, de modo a oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos.

Em caso negativo, descrever o tratamento dado à remessa.

7.11. Há remessas isentas de rastreio de segurança?

SIM ou NÃO

7.12. Existem isenções que não estão em conformidade com a lista da União?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, fornecer pormenores.

7.13. A zona de rastreio é de acesso controlado, reservado ao pessoal autorizado e formado?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

7.14. Foi instituído um sistema oficial de controlo de qualidade ou de testes?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

7.15. Conclusão: a carga aérea ou o correio aéreo é rastreado por um dos meios ou métodos previstos no ponto 6.2.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, cujo nível é suficiente para oferecer garantias razoáveis da ausência de artigos proibidos?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da transportadora aérea

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

PARTE 8

Carga ou correio de alto risco (CCAR)

Objetivo: as remessas provenientes de ou transferidas para locais considerados de alto risco pela União, ou que aparentem ter sido objeto de manipulação significativa, devem ser consideradas carga e correio de alto risco (CCAR). Estas remessas devem ser rastreadas de acordo com instruções específicas. A autoridade competente da UE/do EEE que designou a ACC3 deve fornecer instruções sobre as origens e o rastreio das remessas de alto risco. A ACC3 deve dispor de um procedimento para garantir que a CCAR com destino à UE ou ao EEE é identificada e sujeita a controlos adequados, conforme definido na legislação da União.

A ACC3 deve permanecer em contacto com a autoridade competente responsável pelos aeroportos da UE/do EEE para os quais transporta carga, a fim de dispor das informações mais atualizadas sobre as origens das remessas de alto risco.

A ACC3 deve aplicar as mesmas medidas, independentemente do facto de receber carga e correio de alto risco de outra transportadora aérea ou através de outros modos de transporte.

Referência: pontos 6.7 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Nota: Qualquer CCAR autorizada a ser transportada para a UE ou o EEE deve obter o estatuto de segurança «SHR», que significa que pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para as remessas de alto risco.

8.1. O pessoal da transportadora aérea responsável pela realização dos controlos de segurança sabe qual a carga aérea e o correio aéreo que devem ser tratados como carga e correio de alto risco (CCAR)?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

8.2. A transportadora aérea dispõe de procedimentos para a identificação de CCAR?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

8.3. A CCAR é sujeita a procedimentos de rastreio específicos de acordo com a legislação da UE?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, indicar os procedimentos aplicados.

8.4. Após o rastreio, a transportadora aérea declara o estatuto de segurança SHR na documentação de acompanhamento da remessa?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever a forma como o estatuto de segurança é declarado e em que documento.

8.5. Conclusão: o processo instituído pela transportadora aérea é pertinente e suficiente para garantir que toda a CCAR foi devidamente tratada antes do carregamento?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da transportadora aérea

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

PARTE 9

Proteção

Objetivo: a ACC3 deve dispor de processos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências não autorizadas desde o ponto de realização do rastreio de segurança ou de outros controlos de segurança ou desde o ponto de aceitação após o rastreio ou de realização dos controlos de segurança até ao carregamento.

A proteção pode ser assegurada por diversos meios, nomeadamente físicos (por exemplo, barreiras e salas trancadas), humanos (por exemplo, rondas e pessoal formado) e tecnológicos (por exemplo, circuitos fechados de televisão e alarmes de intrusão).

A carga aérea ou o correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE deve ser separado da restante carga aérea ou correio aéreo.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

9.1. A proteção da carga aérea e do correio aéreo securizados é garantida pela transportadora aérea ou, em seu nome, por uma entidade prevista no programa de segurança da transportadora aérea?

Em caso afirmativo, fornecer pormenores.

Em caso negativo, que entidades não previstas no programa de segurança da transportadora aérea aplicam medidas à carga aérea ou ao correio aéreo securizado transportado por esta transportadora para a UE ou o EEE?

Especificar a natureza destas entidades e fornecer pormenores:

- Empresa privada de movimentação de carga
- Empresa do setor público
- Instalação ou órgão de rastreio do Estado
- Outra

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

9.3. Foram instituídos processos para assegurar que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e submetido aos controlos de segurança está protegido contra interferências não autorizadas desde o momento em que foi securizado até ao seu carregamento?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever essa proteção.

Em caso negativo, especificar as razões.

9.4. Conclusão: a proteção das remessas é suficientemente sólida para impedir atos de interferência ilícita?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da transportadora aérea

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

PARTE 10

Documentação de acompanhamento

Objetivo: o ACC3 deve assegurar que a documentação que acompanha uma remessa sujeita pelo ACC3 a controlos de segurança (por exemplo, rastreio e meios de proteção) contém, pelo menos:

- a) O identificador alfanumérico único obtido junto da autoridade competente que procedeu à designação; e
- b) O identificador único da remessa, como, por exemplo, o número da carta de porte aéreo (principal ou emitida por um transitário), se aplicável; e
- c) O conteúdo da remessa; e
- d) O estatuto de segurança, indicado do seguinte modo:
 - «SPX», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, ou
 - «SCO», que significa que a remessa pode ser transportada exclusivamente em aeronaves de carga e aviões-correio, ou
 - «SHR», que significa que a remessa pode ser transportada em aeronaves de passageiros, de carga e aviões-correio, de acordo com os requisitos para remessas de alto risco.

Na ausência de um agente reconhecido de um país terceiro, a declaração sobre o estatuto de segurança pode ser emitida pela ACC3 ou por uma transportadora aérea proveniente de um país terceiro isento do regime ACC3.

Se o estatuto de segurança for emitido pela ACC3, a transportadora aérea deve indicar igualmente as razões que justificam esse estatuto, incluindo os meios ou métodos de rastreio utilizados ou os motivos de isenção do rastreio, com base nas normas adotadas no âmbito do regime da Declaração de Segurança da Expedição (CSD).

No caso de o estatuto de segurança e a documentação que a acompanha terem sido estabelecidos por um RA3 a montante ou por outra ACC3, a ACC3 deve verificar, durante o processo de aceitação, se as informações acima constam dessa documentação.

A documentação de acompanhamento da remessa pode ser fornecida sob a forma de carta de porte aéreo, documentação postal equivalente ou declaração separada, em formato eletrónico ou em papel.

Referência: pontos 6.3.2.6, alínea d), 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 e 6.8.3.7 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

10.1. A transportadora aérea assegura que a devida documentação de acompanhamento foi emitida e inclui a informação exigida nos pontos 6.3.2.6, alínea d), 6.8.3.4, 6.8.3.5 e 6.8.3.6 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever o conteúdo da documentação.	
Em caso negativo, explicar por que razão e de que modo a transportadora aérea considera a carga ou o correio «seguro», se carregado para a aeronave.	

10.2. A documentação inclui o indicador alfanumérico único ACC3 da transportadora aérea?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar por que razão.	

10.3. A documentação especifica o estatuto de segurança da carga e a forma como este foi obtido?

SIM ou NÃO	
Descrever de que forma é especificado.	

10.4. Conclusão: o processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe da documentação de acompanhamento adequada, especificando o estatuto de segurança correto e todas as informações necessárias?

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

PARTE 11

Conformidade

Objetivo: após avaliar as dez partes anteriores da presente lista de controlo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve 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 aérea ou ao correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e se os controlos de segurança cumprem de forma suficiente os objetivos enumerados na presente lista de controlo.

As conclusões podem incluir um dos seguintes quatro principais casos:

1. O programa de segurança da transportadora aérea está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e a verificação no local confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo; ou
2. O programa de segurança da transportadora aérea está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, mas a verificação no local não confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo; ou

3. O programa de segurança da transportadora aérea não está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e a verificação no local confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo; ou
4. O programa de segurança da transportadora aérea não está em conformidade com o apêndice 6-G do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 e a verificação no local não confirma o cumprimento do objetivo da lista de controlo.

11.1. Conclusão geral: indicar o caso que mais se aproxima da situação validada.

1, 2, 3 ou 4	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da transportadora aérea	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

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

Nome da entidade	Nome da pessoa de contacto	Cargo da pessoa de contacto	Data da visita ou entrevista

APÊNDICE 6-C4

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

As entidades de países terceiros têm a possibilidade de se tornarem parte da cadeia de abastecimento segura de uma ACC3 (*transportadora de carga aérea ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro*) através da designação como expedidores conhecidos de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (KC3). Um KC3 é uma entidade de movimentação de carga localizada num país terceiro, que é validada e aprovada como tal com base numa validação UE para efeitos da segurança da aviação.

Um KC3 deve garantir que foram efetuados os controlos de segurança das remessas com destino à União ⁽¹⁾ e que as remessas foram protegidas contra interferências não autorizadas desde o momento em que esses controlos foram efetuados até à sua transferência para uma ACC3 ou para um agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação (RA3).

As condições prévias para transportar carga aérea ou correio aéreo para a União (UE) ou para a Islândia, a Noruega e a Suíça estão definidas no Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

A lista de controlo é o instrumento a utilizar pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação a fim de avaliar o nível de segurança aplicado à carga aérea ou ao correio aéreo ⁽²⁾ com destino à UE ou ao EEE, pela entidade que pretende ser designada como KC3 ou sob a sua responsabilidade. A lista de controlo deve ser utilizada apenas nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea b), do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998. Nos casos previstos no ponto 6.8.5.1, alínea a), do referido anexo, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve utilizar a lista de controlo para ACC3.

No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada. Fazem parte integrante do relatório de validação, no mínimo, os seguintes elementos:

— a lista de controlo preenchida, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação e, quando aplicável, com observações da entidade validada, e

⁽¹⁾ Os Estados-Membros da União: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia e Suécia.

⁽²⁾ A carga aérea ou o correio aéreo ou as aeronaves com destino à UE ou ao EEE e constantes da presente lista de controlo de validação são equivalentes à carga aérea ou ao correio aéreo ou às aeronaves com destino à UE e à Islândia, à Noruega e à Suíça.

- a declaração de compromisso (apêndice 6-H3 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998), assinada pela entidade validada, e
- uma declaração de independência (apêndice 11-A do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998) em relação à entidade validada, assinada pelo agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação.

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

O KC3 deve poder utilizar o relatório nas suas relações comerciais com qualquer ACC3 e qualquer RA3.

Por norma, o relatório de validação deve ser redigido em inglês.

Para as partes que não podem ser avaliadas de acordo com os requisitos do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, as normas de referência são as normas e práticas recomendadas (SARP) do anexo 17 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e o material de orientação constante do Manual de Segurança da Aviação da ICAO (doc. 8973-confidencial).

Notas sobre o preenchimento:

1. Todas as partes aplicáveis e relevantes da lista de controlo têm de ser preenchidas em conformidade com o modelo de negócios e operações da entidade que está a ser validada. Quando não haja informações disponíveis, este facto deve ser explicado.
2. Após preencher cada parte, o agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deve concluir se e em que medida foram cumpridos os objetivos dessa parte.

PARTE 1

Organização e responsabilidades

1.1. Data(s) da validação

Utilizar um formato de data exata, por exemplo de 1.10.2012 a 02.10.2012

dd/mm/aaaa	
------------	--

1.2. Data da validação anterior, se for caso disso

dd/mm/aaaa	
------------	--

Número de registo anterior do KC3, quando disponível	
--	--

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

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

Nome	
------	--

Empresa/organização/autoridade	
--------------------------------	--

Identificador alfanumérico único (IAU)	
--	--

Endereço eletrónico	
---------------------	--

Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
---	--

1.4. Nome da entidade

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

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

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

1.6. Natureza da atividade — tipos de carga tratados

Natureza da(s) atividade(s) — tipos de carga tratados nas instalações do candidato?	
---	--

1.7. O candidato é responsável por que atividade(s)?

a) Produção b) Acondicionamento c) Armazenamento d) Expedição e) Outro, especificar	
---	--

1.8. Número aproximado de trabalhadores nas instalações

Número	
--------	--

1.9. Nome e cargo do responsável pela segurança da carga aérea ou do correio aéreo do país terceiro

Nome	
------	--

Cargo	
-------	--

Endereço eletrónico	
---------------------	--

Número de telefone — incluindo códigos internacionais	
---	--

PARTE 2

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

Objetivo: é proibido transportar carga aérea ou correio aéreo para a UE ou o EEE que não tenha sido submetido aos controlos de segurança. A carga e o correio entregues por um KC3 a uma ACC3 ou a um RA3 só podem ser aceites como carga ou correio seguro se os controlos de segurança forem realizados pelo KC3. As partes seguintes da presente lista de controlo apresentam os dados relativos a tais controlos.

O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que são realizados controlos de segurança adequados a toda a carga aérea e correio aéreo com destino à UE ou ao EEE e que a carga ou o correio seguro está protegido até ser transferido para uma ACC3 ou um RA3. Os controlos de segurança asseguram razoavelmente que a remessa não oculta artigos proibidos.

Referência: ponto 6.8.3 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

2.1. A entidade elaborou um programa de segurança?

SIM ou NÃO	
------------	--

Se a resposta for negativa, passar diretamente para o ponto 2.5.	
--	--

2.2. Informações sobre o programa de segurança da entidade

Data — utilizar um formato preciso, por exemplo dd/mm/aaaa	
--	--

Versão	
--------	--

O programa de segurança é apresentado ou aprovado pela autoridade competente do Estado em que a entidade está localizada? Em caso afirmativo, descrever o processo.	
---	--

2.3. O programa de segurança abrange, de forma suficiente, os elementos mencionados nas partes 4 a 11 da lista de controlo?

SIM ou NÃO	
------------	--

Em caso negativo, especificar as razões.	
--	--

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

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

2.5. A entidade instituiu um sistema destinado a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo com destino à UE ou ao EEE é submetido aos controlos de segurança adequados antes de ser transferido para uma ACC3 ou um RA3?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o processo.

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o sistema de gestão e explicar se foi aprovado, controlado ou estabelecido pela autoridade competente ou outra entidade.

Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que os controlos de segurança são realizados da forma requerida.

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

Observações da entidade

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

PARTE 3

Carga aérea ou correio aéreo identificável

Objetivo: estabelecer o ponto ou o local em que a carga ou o correio passa a ser identificável como carga aérea ou correio aéreo.

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

Descrever:

Observações da entidade

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

Note-se que deve ser facultada informação pormenorizada sobre a proteção da carga aérea ou correio aéreo identificável contra interferências ou manipulações não autorizadas nas partes 6 a 9.

PARTE 4

Recrutamento e formação do pessoal

Objetivo: para assegurar a realização dos controlos de segurança necessários, o KC3 deve afetar pessoal responsável e competente às tarefas relacionadas com a segurança da carga aérea ou do correio aéreo. O pessoal com acesso a carga aérea identificável deve possuir todas as competências necessárias para o desempenho das suas funções e estar devidamente formado.

A fim de realizar tal objetivo, o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que todo o pessoal (incluindo o pessoal permanente, temporário, contratado por agências e motoristas) com acesso direto e sem escolta à carga aérea ou ao correio aéreo que está a ser ou foi submetido aos controlos de segurança:

- a) Foi sujeito a verificações iniciais e contínuas dos antecedentes laborais ou a inquéritos pessoais, que estão, no mínimo, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas; e
- b) Concluiu uma formação inicial e contínua no domínio da segurança que o sensibiliza para as suas responsabilidades nesta matéria, em conformidade com os requisitos das autoridades locais das instalações do KC3 validadas.

Nota:

- Por inquérito pessoal entende-se uma verificação da identidade e da experiência da pessoa, incluindo, quando legalmente permitido, os eventuais antecedentes criminais, como parte da avaliação da sua aptidão para realizar um controlo de segurança ou dispor de acesso sem escolta a uma zona restrita de segurança (definição do anexo 17 da ICAO).
- A verificação dos antecedentes laborais estabelece a identidade da pessoa com base em provas documentais, contempla os empregos, a instrução e quaisquer interrupções durante, pelo menos, os últimos cinco anos e exige que a pessoa assine uma declaração em que indica eventuais antecedentes criminais em todos os Estados de residência durante, pelo menos, os últimos cinco anos (definição da União).

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

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

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

- 4.2. Este procedimento inclui:

<input type="checkbox"/> Inquérito pessoal <input type="checkbox"/> Verificação dos antecedentes laborais <input type="checkbox"/> Verificação dos antecedentes criminais <input type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> Outro (especificar) Explicitar os elementos, indicar a entidade que executa cada elemento e, se for caso disso, mencionar o período anterior tido em conta.	
--	--

4.3. Existe um procedimento que garanta que o responsável pela aplicação e supervisão dos controlos de segurança nas instalações está sujeito a uma verificação dos antecedentes laborais que avalie os dados pessoais e as competências?

SIM ou NÃO

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

4.4. Este procedimento inclui:

- Inquérito pessoal
- Verificação dos antecedentes laborais
- Verificação dos antecedentes criminais
- Entrevistas
- Outro (especificar)

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

4.5. O pessoal com acesso a carga aérea/correio aéreo identificável recebe formação antes de lhe ser concedido acesso a tal carga ou correio?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever os elementos e a duração da formação.

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, especificar os elementos e a frequência da formação contínua.

4.7. Conclusão: as medidas relativas ao recrutamento e à formação do pessoal garantem que todo o pessoal com acesso a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE foi devidamente recrutado e recebeu formação de nível suficiente que o sensibiliza para as suas responsabilidades em matéria de segurança?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 5

Segurança física

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

A entidade deve demonstrar que as suas instalações estão protegidas e que aplica os procedimentos de controlo de acessos pertinentes. É essencial que a área em que a carga aérea ou o correio aéreo identificável é tratado ou armazenado seja de acesso controlado. Todas as portas, janelas e outros pontos de acesso à carga aérea ou correio aéreo seguro com destino à UE ou ao EEE devem ser securizados ou ser de acesso controlado.

Por segurança física entende-se, nomeadamente:

- Os obstáculos físicos, tais como vedações ou barreiras;
- As tecnologias que utilizam sistemas de alarme e/ou circuitos fechados de televisão (CCTV);
- A segurança humana, ou seja, pessoal afeto às atividades de vigilância.

Referência: ponto 6.8.3.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

5.1. Todos os pontos de acesso a carga aérea ou correio aéreo identificável são de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?

SIM ou NÃO	
<p>Em caso afirmativo, de que modo é controlado o acesso? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.</p> <p><input type="checkbox"/> Pessoal de segurança</p> <p><input type="checkbox"/> Outros membros do pessoal</p> <p><input type="checkbox"/> Verificação manual da autorização de entrada de pessoas na área</p> <p><input type="checkbox"/> Sistemas eletrónicos de controlo de acessos</p> <p><input type="checkbox"/> Outro, a especificar</p>	
<p>Em caso afirmativo, de que modo é assegurada a autorização de entrada das pessoas na área? Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.</p> <p>— Utilização de um cartão de identificação da empresa</p> <p>— Utilização de outro tipo de identificação, como pasaporte ou carta de condução</p> <p>— Lista das pessoas autorizadas consultada pelo pessoal (de segurança)</p> <p>— Autorização eletrónica, por exemplo mediante utilização de um <i>chip</i></p> <p>— Distribuição de chaves ou códigos de acesso apenas a pessoal autorizado</p> <p>— Outro, a especificar</p>	

5.2. Todos os pontos de acesso à carga aérea ou ao correio aéreo identificável são securizados? Incluem-se aqui os pontos de acesso que não são de utilização permanente e os pontos que não são normalmente utilizados como pontos de acesso, como as janelas.

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, como são securizados estes pontos?
Explicar e descrever. São possíveis múltiplas respostas.

- Presença de pessoal de segurança
- Sistemas eletrónicos que limitam o acesso a uma pessoa de cada vez
- Barreiras, por exemplo, persianas ou cadeados
- Circuito fechado de televisão (CCTV)
- Sistema de deteção de intrusão

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, explicar e descrever quais.

- Vedações ou barreiras
- Circuito fechado de televisão (CCTV)
- Sistema de deteção de intrusão
- Vigilância e rondas
- Outro, a especificar

5.4. O edifício é de construção sólida?

SIM ou NÃO

5.5. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para impedir o acesso não autorizado às partes das instalações onde a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE é tratado ou armazenado?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 6

Produção

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de produção. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

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

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de produção, responder a estas perguntas.

6.1. A zona de produção é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.	

6.2. O processo de produção é supervisionado?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão.	

6.3. Existem controlos para prevenir a manipulação na fase de produção?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	

6.4. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a produção?

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

PARTE 7

Embalagem

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de embalagem. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

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

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de embalagem, responder a estas perguntas.

7.1. A zona de embalagem é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.	

7.2. O processo de embalagem é supervisionado?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão.	

7.3. Existem controlos para prevenir a manipulação na fase de embalagem?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever.	

7.4. Descrever a embalagem exterior acabada:

a) A embalagem exterior acabada é robusta?

SIM ou NÃO	
Descrever:	

b) A embalagem exterior acabada é inviolável?

SIM ou NÃO	
Em caso afirmativo, descrever que processo é utilizado para tornar a embalagem inviolável, por exemplo mediante a utilização de selos numerados, carimbos especiais ou fita de segurança.	
Em caso negativo, descrever que medidas de proteção são tomadas para garantir a integridade das remessas.	

7.5. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante a embalagem?

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

PARTE 8

Armazenamento

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o armazenamento. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

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

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de armazenamento, responder a estas perguntas.

8.1. A zona de armazenamento é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.

8.2. A carga aérea ou correio aéreo acabados e embalados são armazenados em condições de segurança e subordinados a controlo da inviolabilidade?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

Em caso negativo, explicar de que forma a entidade garante que a carga aérea e o correio aéreo acabados e embalados com destino à UE ou ao EEE estão protegidos contra interferências e manipulações não autorizadas.

8.3. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o armazenamento?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 9

Expedição

Objetivo: O KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de expedição. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

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

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o processo de expedição, responder a estas perguntas.

9.1. A zona de expedição é de acesso controlado e reservado a pessoas autorizadas?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, explicar como o acesso é controlado e reservado a pessoas autorizadas.

9.2. Quem tem acesso à zona de expedição? São possíveis múltiplas respostas.

- Trabalhadores da entidade
 Motoristas
 Visitantes
 Contratantes
 Outros, especificar

9.3. O processo de expedição é supervisionado?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, explicar como se processa a supervisão.

9.4. Existem controlos para prevenir a manipulação na zona de expedição?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever.

9.5. Conclusão: as medidas tomadas pela entidade são suficientes para proteger a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o processo de expedição?

SIM ou NÃO

Em caso negativo, especificar as razões.

Observações da entidade

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

PARTE 10

Remessas de outras fontes

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga ou o correio proveniente de outras fontes não é enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

Um KC3 pode enviar remessas provenientes de outras fontes para um RA3 ou para uma ACC3, desde que sejam respeitadas as seguintes condições:

- a) Sejam separadas das suas próprias remessas; e
b) A origem esteja claramente indicada na remessa ou na documentação de acompanhamento.

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

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

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

PARTE 11

Documentação

Objetivo: o KC3 deve assegurar que a documentação que acompanha uma remessa que ele próprio sujeitou a controlos de segurança (por exemplo, meios de proteção) contém, pelo menos:

- a) O identificador alfanumérico único obtido junto da autoridade competente que procedeu à designação; e
- b) O conteúdo da remessa.

A documentação que acompanha a remessa pode ser apresentada em formato eletrónico ou em papel.

Referência: ponto 6.8.3.4 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

11.1. A entidade assegura a elaboração de uma documentação de acompanhamento adequada, contendo o IAU recebido da autoridade competente designada e uma descrição da remessa?

SIM ou NÃO	
Em caso negativo, explicar.	

11.2. Conclusão: o processo documental é suficiente para garantir que a carga ou o correio dispõe de documentação de acompanhamento adequada?

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

PARTE 12

Transporte

Objetivo: o KC3 deve dispor de procedimentos destinados a garantir que a carga aérea ou o correio aéreo identificável com destino à UE ou ao EEE está protegido contra interferências ou manipulações não autorizadas durante o transporte. Se tal carga ou correio não estiver protegido, não pode ser enviado para uma ACC3 ou para um RA3 como carga ou correio seguro.

Durante o transporte, o KC3 é responsável pela proteção das remessas seguras. Incluem-se aqui os casos em que a operação de transporte é realizada por outra entidade, como por exemplo um transitário, em seu nome. Excluem-se as situações em que as remessas são transportadas sob a responsabilidade de uma ACC3 ou de um RA3.

Se o produto puder ser identificado como carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE durante o transporte, responder a estas perguntas.

12.1. Como é que a carga aérea ou o correio aéreo é transportado para a ACC3 ou para o RA3?

a) Transporte próprio da entidade validada?

SIM ou NÃO

b) Transporte da ACC3 ou do RA3?

SIM ou NÃO

c) Contratante utilizado pela entidade validada?

SIM ou NÃO

12.2. A carga aérea ou o correio aéreo estão embalados de forma inviolável?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, de que modo?

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

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, de que modo?

12.4. Caso sejam utilizados selos numerados, estes são de acesso controlado e os números são registados?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, especificar como.

12.5. Quando aplicável, o respetivo transportador assina a declaração do transportador?

SIM ou NÃO

12.6. A pessoa que transporta a carga foi submetida a controlos de segurança específicos e recebeu formação de sensibilização antes de ser autorizada a transportar carga aérea ou correio aéreo securizado, ou ambos?

SIM ou NÃO

Em caso afirmativo, descrever o tipo de controlos de segurança (por exemplo, verificação dos antecedentes laborais e inquéritos pessoais) e o tipo de formação (por exemplo, formação de sensibilização para a segurança).

12.7. Conclusão: as medidas são suficientes para proteger a carga aérea ou o correio aéreo contra interferências não autorizadas durante o transporte?

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

PARTE 13

Conformidade

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

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

1. Cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. No prazo máximo de um mês após a verificação no local, deve ser entregue um relatório de validação à autoridade competente que procedeu à designação e à entidade validada.
2. Não cumpriu os objetivos referidos na presente lista de controlo. Neste caso, a entidade não está autorizada a entregar carga aérea ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3, sem que este tenha sido rastreado por uma parte autorizada. Neste caso, recebe uma cópia da lista de controlo devidamente preenchida, indicando as deficiências.

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

12.1. Conclusão geral: indicar o caso que mais se aproxima da situação validada.

1 ou 2	
Observações do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação	
Observações da entidade	

Nome do agente de validação:

Data:

Assinatura:

ANEXO

Lista das pessoas e entidades visitadas e entrevistadas

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

Nome da entidade	Nome da pessoa de contacto	Cargo da pessoa de contacto	Data da visita ou entrevista»

33. Os apêndices 6-H1, 6-H2 e 6-H3 passam a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 6-H1**DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO — ACC3 VALIDADA UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

Em nome de [nome da transportadora aérea], tomo nota do seguinte:

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

[Nome da transportadora aérea] só pode ser designada «transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União a partir do aeroporto de um país terceiro» (ACC3) após apresentação e aceitação, para o efeito, de um relatório de validação UE para efeitos de segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, da Noruega ou da Suíça e introdução das informações relativas à ACC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Se a não conformidade das medidas de segurança mencionadas no relatório for identificada pela autoridade competente de um Estado-Membro da UE ou pela Comissão Europeia, tal pode levar à retirada da designação de [nome da transportadora aérea] como ACC3, já obtida para este aeroporto, o que impedirá [nome da transportadora aérea] de transportar carga ou correio aéreo com destino à UE ou ao EEE a partir deste aeroporto.

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

Em nome de [nome da transportadora aérea], declaro que:

1. [Nome da transportadora aérea] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.

2. Facultarei os dados pertinentes à autoridade competente responsável pela designação, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 10 dias úteis, se:
 - a) ocorrerem quaisquer alterações no programa de segurança de [nome da transportadora aérea];
 - b) a responsabilidade global pela segurança for atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.7 do apêndice 6-C3 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998;
 - c) se verificarem quaisquer outras alterações nas instalações ou nos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;
 - d) a transportadora aérea cessar a sua atividade, deixar de transportar carga ou correio com destino à União ou deixar de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União que tenham sido validados no presente relatório.
3. [Nome da transportadora aérea] manterá o nível de segurança confirmado neste relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designada como ACC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome da transportadora aérea].
4. [Nome da transportadora aérea] informará a autoridade competente que procedeu à designação se não puder requerer, obter ou garantir a realização de controlos de segurança adequados de carga ou correio que aceite transportar para a UE ou o EEE, ou não puder assegurar uma supervisão eficaz da sua cadeia de abastecimento.

Em nome de [nome da transportadora aérea], assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-H2

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

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

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

[Nome da entidade] só pode ser designada «agente reconhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação» (RA3) após apresentação e aceitação, para o efeito, de um relatório de validação UE para efeitos de segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, da Noruega ou da Suíça e introdução das informações relativas ao RA3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Se a não conformidade das medidas de segurança mencionadas no relatório for identificada pela autoridade competente de um Estado-Membro da UE ou pela Comissão Europeia, tal pode levar à retirada da designação de [nome da entidade] como RA3, já obtida para estas instalações, o que impedirá [nome da entidade] de entregar carga ou correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE a uma ACC3 ou a outro RA3.

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

Em nome de [nome da entidade], declaro que:

1. [Nome da entidade] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.
2. Facultarei os dados pertinentes à autoridade competente responsável pela designação, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 15 dias úteis, se:
 - a) ocorrerem quaisquer alterações no programa de segurança de [nome da entidade];

- b) a responsabilidade global pela segurança for atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C2 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998;
 - c) se verificarem quaisquer outras alterações nas instalações ou nos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;
 - d) a empresa cessar a sua atividade, deixar de entregar carga ou correio com destino à União Europeia ou deixar de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União que tenham sido validados no presente relatório.
3. [Nome da entidade] manterá o nível de segurança confirmado neste relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designado como RA3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome da entidade].
4. [Nome da entidade] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entregue carga aérea ou correio aéreo securizado se cessar a sua atividade, deixar de tratar carga aérea ou correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados neste relatório.

Em nome de [nome da entidade], assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:

APÊNDICE 6-H3

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

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

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

[Nome da entidade] só pode ser designada «expedidor conhecido de um país terceiro validado UE para efeitos da segurança da aviação» (KC3) após apresentação e aceitação, para o efeito, de um relatório de validação UE para efeitos de segurança da aviação pela autoridade competente de um Estado-Membro da União Europeia ou da Islândia, da Noruega ou da Suíça e introdução das informações relativas ao KC3 na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.

Se a não conformidade das medidas de segurança mencionadas no relatório for identificada pela autoridade competente de um Estado-Membro da UE ou pela Comissão Europeia, tal pode levar à retirada da designação de [nome da entidade] como KC3, já obtida para estas instalações, o que impedirá [nome da entidade] de entregar carga ou correio aéreo securizado com destino à UE ou ao EEE a uma ACC3 ou a um RA3.

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

Em nome de [nome da entidade], declaro que:

1. [Nome da entidade] aceitará as medidas de acompanhamento adequadas para efeitos de controlo da aplicação das normas confirmadas pelo relatório.
2. Facultarei os dados pertinentes à autoridade competente responsável pela designação, o mais rapidamente possível, no prazo máximo de 15 dias úteis, se:
 - a) ocorrerem quaisquer alterações no programa de segurança de [nome da entidade];
 - b) a responsabilidade global pela segurança for atribuída a uma pessoa distinta da designada no ponto 1.9 do apêndice 6-C4 do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998;

- c) se verificarem quaisquer outras alterações nas instalações ou nos procedimentos que possam ter um impacto significativo na segurança;
 - d) a empresa cessar a sua atividade, deixar de entregar carga ou correio com destino à União Europeia ou deixar de poder satisfazer os requisitos da legislação pertinente da União que tenham sido validados no presente relatório.
3. [Nome da entidade] manterá o nível de segurança confirmado neste relatório como conforme com o objetivo enunciado na lista de controlo e, se for caso disso, implementará e aplicará as medidas de segurança adicionais necessárias para ser designado como KC3, caso as normas de segurança tenham sido consideradas insuficientes, até à validação subsequente das atividades de [nome da entidade].
4. [Nome da entidade] informará as ACC3 e os RA3 aos quais entregue carga aérea ou correio aéreo securizado se cessar a sua atividade, deixar de tratar carga aérea ou correio aéreo ou deixar de poder satisfazer os requisitos validados neste relatório.

Em nome de [nome da entidade], assumo total responsabilidade pela presente declaração.

Nome:

Cargo na empresa:

Data:

Assinatura:»;

34. O ponto 8.1.3.2 é alterado do seguinte modo:

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

«c) Se considerar satisfatórias as informações prestadas em conformidade com as alíneas a) e b), a autoridade competente deve zelar por que os dados necessários do fornecedor reconhecido sejam introduzidos na base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, o mais tardar até ao dia útil seguinte. 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, a autoridade deve comunicar de imediato a sua justificação à entidade que requereu a aprovação como fornecedor reconhecido;»;

b) É aditada a seguinte alínea d):

«d) O fornecedor reconhecido não é considerado aprovado enquanto os seus dados não constarem da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento.»;

35. No ponto 11.2.2, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação utilizados;»

36. No ponto 11.2.3.8 é aditado o parágrafo seguinte:

«Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente assegurar todas as seguintes competências:

h) Compreensão da configuração do posto de controlo de rastreio e do processo de rastreio;

i) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acesso e de rastreio aplicáveis;

j) Conhecimento dos cartões de identificação aeroportuária utilizados no aeroporto;

k) Conhecimento dos procedimentos de denúncia;

l) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.»;

37. No ponto 11.2.3.9 é aditado o parágrafo seguinte:

«Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente assegurar todas as seguintes competências:

k) Compreensão da configuração do posto de controlo de rastreio e do processo de rastreio;

l) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acesso e de rastreio aplicáveis;

m) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação utilizados;

n) Capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.»;

38. No ponto 11.2.3.10 é aditado o parágrafo seguinte:

«Além disso, quando a pessoa é titular de um cartão de identificação aeroportuária, a formação deve igualmente assegurar todas as seguintes competências:

- k) Compreensão da configuração do posto de controlo de rastreio e do processo de rastreio;
- l) Conhecimento dos procedimentos de controlo de acesso e de rastreio aplicáveis;
- m) Conhecimento dos sistemas de cartões de identificação utilizados;
- n) capacidade de reagir de forma adequada a incidentes relacionados com a segurança.»;

39. No ponto 11.5.1, é aditado o seguinte parágrafo:

«Os instrutores devem ser objeto de recertificação, pelo menos, de cinco em cinco anos.»;

40. O ponto 11.6.4.3 passa a ter a seguinte redação:

«11.6.4.3. Se um Estado-Membro considerar que um agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação deixou de satisfazer os requisitos referidos nos pontos 11.6.3.1 ou 11.6.3.5, deve retirar a aprovação e eliminá-lo da base de dados da União relativa à segurança da cadeia de abastecimento, ou informar a autoridade competente responsável pela aprovação, explicando os motivos de preocupação.»;

41. O apêndice 11-A passa a ter a seguinte redação:

«APÊNDICE 11-A

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA — AGENTE DE VALIDAÇÃO UE PARA EFEITOS DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

- a) Confirmo que estabeleci o nível de conformidade da entidade validada de forma imparcial e objetiva.
- b) Confirmo que não sou, nem fui nos últimos dois anos, contratado pela entidade validada.
- c) Confirmo que não possuo qualquer interesse económico ou outros interesses diretos ou indiretos no resultado da atividade de validação, na entidade validada ou nas suas filiais.
- d) Confirmo que não mantenho, nem mantive nos últimos 12 meses, relações comerciais, nomeadamente no domínio da formação e consultoria, para além do processo de validação, com a entidade validada em áreas relacionadas com a segurança da aviação.
- e) Confirmo que o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação se baseia numa averiguação e numa avaliação exaustivas da documentação de segurança pertinente, incluindo
 - o programa de segurança das entidades validadas ou equivalente, e
 - nas atividades de verificação no local.
- f) Confirmo que o relatório de validação UE para efeitos da segurança da aviação se baseia numa avaliação de todas as áreas relevantes para a segurança relativamente às quais o agente de validação deve emitir um parecer com base na lista de controlo UE pertinente.
- g) Confirmo que apliquei uma metodologia que permite separar os relatórios de validação UE para efeitos da segurança da aviação de cada entidade validada e garante a objetividade e imparcialidade da investigação e da avaliação, sempre que várias entidades são validadas numa ação conjunta.
- h) Confirmo que não aceitei quaisquer benefícios financeiros ou de outra natureza, para além de uma remuneração razoável pela validação e de um reembolso das despesas de viagem e alojamento.

Assumo total responsabilidade pelo relatório de validação UE para efeitos da segurança da avaliação.

Nome da entidade validada:

Nome do agente de validação UE para efeitos da segurança da aviação:

Data:

Assinatura:»;

42. Os pontos 12.7.1.2 e 12.7.1.3 passam a ter a seguinte redação:

«12.7.1.2. O equipamento deve ser usado de forma a garantir que a posição e orientação da embalagem permitem o aproveitamento pleno das capacidades de deteção.

12.7.1.3. O equipamento deve emitir um alarme em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

- a) quando deteta materiais que representam uma ameaça;
- b) quando deteta a presença de um objeto que impede a deteção de materiais que representam uma ameaça;
- c) quando não consegue avaliar se o LAG é inócuo ou não;
- d) quando o conteúdo da peça de bagagem rastreada é demasiado denso para ser analisado.»

43. É suprimido o ponto 12.7.1.4;

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

«12.7.2.2. Todos os equipamentos SDEL devem satisfazer a norma 2.»;

45. É suprimido o ponto 12.7.2.3;

46. O ponto 12.9.2.5 passa a ter a seguinte redação:

«12.9.2.5. Um CDE utilizado na deteção de materiais explosivos deve estar munido dos meios adequados que permitam a sua identificação única.».

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/816 DA COMISSÃO**de 12 de maio de 2017****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001, (CE) n.º 1234/2007 do Conselho ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos setores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 estabelece, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados no anexo XVI, parte A.
- (2) O valor forfetário de importação é calculado, todos os dias úteis, em conformidade com o artigo 136.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011, tendo em conta os dados diários variáveis. O presente regulamento deve, por conseguinte, entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 12 de maio de 2017.

Pela Comissão

Em nome do Presidente,

Jerzy PLEWA

Diretor-Geral

Direção-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural

⁽¹⁾ JO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)		
Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	MA	97,0
	TN	158,2
	TR	93,0
	ZZ	116,1
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	143,5
	ZZ	143,5
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	56,6
	MA	68,4
	ZZ	62,5
0805 50 10	TR	65,0
	ZA	147,3
	ZZ	106,2
0808 10 80	AR	106,2
	BR	106,5
	CL	118,7
	NZ	145,9
	US	111,3
	ZA	96,1
	ZZ	114,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (UE) n.º 1106/2012 da Comissão, de 27 de novembro de 2012, que executa o Regulamento (CE) n.º 471/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas comunitárias do comércio externo com países terceiros, no que respeita à atualização da nomenclatura dos países e territórios (JO L 328 de 28.11.2012, p. 7). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2017/817 DO CONSELHO

de 11 de maio de 2017

que define a posição a adotar em nome da União Europeia no seio da Organização Mundial do Comércio sobre a alteração do anexo 3, secção C, alínea ii), do Acordo da OMC no que respeita à periodicidade dos exames das políticas comerciais da OMC e ao regulamento interno do Órgão de Exame das Políticas Comerciais

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O anexo 3, secção C, alínea ii), do Acordo de Marraquexe, que institui a Organização Mundial do Comércio («Acordo da OMC»), define a periodicidade do exame das políticas e práticas comerciais dos Membros da OMC. A periodicidade dos exames das políticas comerciais de cada Membro depende da respetiva quota-parte no comércio mundial. Os quatro principais Membros da OMC são objeto de exame com uma periodicidade bienal. Os 16 Membros seguintes em termos da respetiva quota-parte no mercado mundial são objeto de exame de quatro em quatro anos, e os demais Membros de seis em seis anos.
- (2) O aumento do número de Membros da OMC desde 1995 também fez crescer o número de exames necessários para dar cumprimento ao anexo 3 do Acordo da OMC, de que resultou um aumento dos encargos para os Membros e para o Secretariado da OMC. A fim de preservar a eficácia do sistema de exames, o Órgão de Exame das Políticas Comerciais (OEPC) da OMC sugere prolongar por um ano os ciclos atualmente em vigor. Deste modo, os Membros da OMC serão objeto de exame de três em três, de cinco em cinco ou de sete em sete anos, em função da respetiva quota-parte no comércio mundial.
- (3) Nos termos do artigo X:8 do Acordo da OMC, as decisões de aprovação de alterações do anexo 3 do Acordo da OMC devem ser tomadas por consenso pela Conferência Ministerial ou, nos termos do Artigo IV:2 do Acordo da OMC, pelo Conselho Geral, no intervalo entre as reuniões da Conferência Ministerial, e produzem efeitos para todos os Membros da OMC a partir do momento da sua aprovação.
- (4) A fim de preservar a eficácia do sistema de exames, o OEPC recomendou também a alteração do seu regulamento interno, a fim de introduzir ligeiras alterações que irão facilitar a realização de exames, como seja, dar ao Membro da OMC objeto de exame quatro semanas em vez das atuais três, por forma a poder a responder antecipadamente a questões sempre que utilizar o calendário alternativo. Outras alterações ao regulamento interno envolvem, por exemplo, a possibilidade de um Membro da OMC apresentar alterações significativas à sua política comercial numa reunião do OEPC entre dois exames das políticas comerciais ou a possibilidade de, a pedido de um Membro, tornar o segundo dia do exame mais interativo, com recurso a painéis ou à elaboração, pelo Secretariado da OMC, de uma lista de oradores para as intervenções dos Membros da OMC no primeiro dia do exame. O OEPC pode decidir alterar o regulamento interno nos termos do artigo IV:4 do Acordo da OMC.
- (5) É do interesse da União assegurar o bom funcionamento do Mecanismo de Exame das Políticas Comerciais, a fim de que os Membros da OMC continuem a ser objeto de exame periódico e que as reuniões do OEPC sejam o mais eficazes e mais bem preparadas possível.
- (6) Por conseguinte, é conveniente definir a posição a adotar em nome da União na OMC. Essa posição deverá ser no sentido de prolongar por um ano os ciclos dos exames das políticas comerciais dos Membros da OMC e de alterar o regulamento interno do OEPC para facilitar a realização dos exames,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União no seio do Conselho Geral da Organização Mundial do Comércio deve ser a de aderir ao consenso favorável à alteração do anexo 3, secção C, alínea ii), do Acordo da OMC no sentido de prolongar por um ano os ciclos dos exames das políticas comerciais dos Membros da OMC. Os ciclos de exame previstos no anexo 3, secção C, alínea ii), do Acordo da OMC, que dependem da quota-parte no comércio mundial, estão atualmente fixados em dois, quatro ou seis anos. Esses ciclos de exame deverão ser substituídos por ciclos de, respetivamente, três, cinco ou sete anos.

Esta posição será expressa pela Comissão na próxima reunião do Conselho Geral.

Artigo 2.º

A posição a adotar em nome da União no seio do Órgão de Exame das Políticas Comerciais é a de aderir ao consenso favorável à alteração do regulamento interno do OEPC, tal como proposto no Documento WT/RD/TPR/745.

Esta posição será expressa pela Comissão numa futura reunião do OEPC.

Artigo 3.º

Após a sua adoção, a alteração do anexo 3, secção C, alínea ii), do Acordo da OMC, tal como notificada pela OMC, é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 11 de maio de 2017.

Pelo Conselho
O Presidente
C. CARDONA

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/818 DO CONSELHO**de 11 de maio de 2017****que estabelece uma recomendação para o prolongamento dos controlos temporários nas fronteiras internas em circunstâncias excecionais que ponham em risco o funcionamento global do espaço Schengen**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, que estabelece o código da União relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 29.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 29.º do Código das Fronteiras Schengen, o Conselho adotou, em 12 de maio de 2016, sob proposta da Comissão, uma decisão de execução que estabelece uma recomendação quanto à realização de controlos temporários nas fronteiras internas em circunstâncias excecionais que ponham em risco o funcionamento global do espaço Schengen.
- (2) O Conselho recomendou que cinco Estados Schengen (Áustria, Alemanha, Dinamarca, Suécia e Noruega) mantivessem controlos temporários e proporcionados nas fronteiras, num número limitado de troços das suas fronteiras internas, durante um período inicial de seis meses, a fim de fazer face à ameaça grave para a ordem pública e a segurança interna existente nesses Estados devido às deficiências detetadas no controlo das fronteiras externas na Grécia e aos movimentos secundários subsequentes de migrantes em situação irregular que entram no espaço Schengen através da Grécia e se deslocam para outros Estados Schengen. Este período foi prolongado pelo Conselho, sob proposta da Comissão, em duas ocasiões, respetivamente em 11 de novembro de 2016 e em 7 de fevereiro de 2017, por períodos adicionais de três meses cada um.
- (3) Nos termos dos artigos 25.º e 29.º do Código das Fronteiras Schengen, o período inicial recomendado pelo Conselho pode ser novamente prolongado se as circunstâncias excecionais persistirem.
- (4) As recomendações de 11 de novembro de 2016 e de 7 de fevereiro de 2017 exigiam que os Estados Schengen em causa apresentassem à Comissão um relatório mensal sobre o resultado dos controlos realizados e sobre a avaliação da necessidade de prosseguir esses controlos, se fosse caso disso. A Comissão recebeu os referidos relatórios de todos os Estados Schengen em causa. As informações constantes desses relatórios demonstram que os controlos respeitaram as condições estabelecidas na recomendação. Confirmam também uma certa estabilização da situação nesses Estados, em termos de número de recusas de entrada e de pedidos de asilo recebidos durante os controlos.
- (5) Contudo, não obstante estes progressos, as condições identificadas no roteiro «Restabelecer Schengen» para permitir a supressão de todos os controlos nas fronteiras internas e o restabelecimento do normal funcionamento do espaço Schengen ainda não se encontram totalmente reunidas. Além disso, apesar dos contínuos progressos e das significativas melhorias realizadas pela Grécia em 2016 no domínio da gestão das fronteiras externas, bem como da concretização pela Grécia das recomendações feitas na sequência da visita de avaliação não anunciada de 2015, um número substancial de migrantes em situação irregular ainda se encontra na Grécia e ao longo da rota dos Balcãs Ocidentais. Assim, persiste o risco de movimentos secundários irregulares destes migrantes no interior do espaço Schengen.
- (6) Na sua Comunicação «Restabelecer Schengen — um Roteiro», a Comissão identificou as várias políticas a aplicar para restabelecer o normal funcionamento do espaço Schengen. O processo de implantação da Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira está em curso. Não obstante, são necessárias novas contribuições dos Estados-Membros para completar os recursos da Agência e permitir-lhe desempenhar plenamente o seu papel na proteção das fronteiras externas da União. As recomendações na sequência das primeiras avaliações da vulnerabilidade ainda não foram formuladas. O acordo com a Sérvia relativo ao estatuto está em vias de negociação.

⁽¹⁾ JO L 77 de 23.3.2016, p. 1.

- (7) Depois de mais de um ano, a aplicação da Declaração UE-Turquia de 18 de março de 2016 continua a produzir resultados tangíveis, confirmados pelo quinto relatório sobre os progressos ⁽¹⁾. No entanto, o número de chegadas continua a ser superior ao número de regressos à Turquia a partir da Grécia, o que conduz ao aumento da pressão exercida sobre as ilhas gregas. É necessário dar continuidade aos progressos sobre os outros elementos da Declaração. A aplicação da Declaração deve, portanto, ser objeto de um acompanhamento permanente. O mesmo é válido para a situação ao longo da rota dos Balcãs Ocidentais e para a aplicação da Declaração dos Dirigentes sobre a rota dos Balcãs Ocidentais.
- (8) Por conseguinte, persistem as circunstâncias excecionais que constituem uma ameaça grave para a ordem pública e a segurança interna e põem em risco o funcionamento geral do espaço Schengen.
- (9) À luz do exposto, afigura-se justificado, como medida de último recurso, autorizar um novo e derradeiro prolongamento dos controlos temporários nas fronteiras internas em causa dos Estados Schengen que atualmente realizam tais controlos, isto é, a Áustria, a Alemanha, a Dinamarca, a Suécia e a Noruega, enquanto país associado, em conformidade com o artigo 29.º do Código das Fronteiras Schengen.
- (10) O Conselho toma nota da recomendação da Comissão sobre os controlos policiais proporcionados e a cooperação policial no espaço Schengen que contribuiriam também para suprimir progressivamente os controlos temporários nas fronteiras internas. O objetivo consiste em eliminar todos os controlos nas fronteiras internas e restabelecer o normal funcionamento do espaço Schengen o mais rapidamente possível, dando prioridade aos controlos policiais para responder de forma adequada às graves ameaças para a ordem pública ou a segurança interna. O Conselho toma nota de que a Comissão recomenda a todos os Estados Schengen que apliquem as medidas recomendadas o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de seis meses.
- (11) Com base na estimativa do tempo ainda necessário para aplicar as medidas pendentes destinadas a garantir uma proteção adequada das fronteiras externas da UE e uma segurança adequada no espaço Schengen, este prolongamento não deve exceder seis meses a contar da data de adoção da presente decisão de execução.
- (12) Os Estados-Membros que decidam continuar a realizar controlos nas fronteiras internas ao abrigo da presente decisão de execução deverão notificar desse facto os demais Estados-Membros, o Parlamento Europeu e a Comissão.
- (13) Antes de optarem por esses controlos nas fronteiras, os Estados-Membros em causa devem examinar se poderiam aplicar outras medidas alternativas aos controlos nas fronteiras menos restritivas para a liberdade de circulação das pessoas e das mercadorias, para fazerem face eficazmente à ameaça identificada. Na recomendação sobre os controlos policiais proporcionados e a cooperação policial no espaço Schengen, a Comissão insta os Estados Schengen a utilizarem mais eficazmente as suas competências policiais em todo o território, incluindo na zona fronteiriça e nas principais rotas, e a darem prioridade aos controlos policiais. Contudo, na pendência da aplicação da referida recomendação da Comissão, os Estados Schengen em causa deverão indicar nas suas notificações o resultado da reflexão sobre os instrumentos mais adequados e as razões para optarem pelos controlos nas fronteiras como medida de último recurso.
- (14) Os controlos efetuados ao abrigo da presente decisão de execução deverão continuar a ser realizados apenas na medida do necessário, limitados, em termos de intensidade, ao mínimo estritamente necessário e adaptados às circunstâncias. Por conseguinte, é possível prever que uma nova diminuição do fluxo de pessoas conduza à suspensão dos controlos em determinados troços da fronteira. A fim de otimizar o benefício dos controlos e limitar os seus efeitos negativos sobre a livre circulação, só devem ser realizados controlos seletivos, com base em análises de risco e em dados dos serviços de informações constantemente atualizados. Os Estados Schengen afetados por esses controlos nos troços de fronteira em causa devem ter a possibilidade de exprimir regularmente a sua opinião sobre a necessidade de tais controlos. Qualquer Estado Schengen que decida reintroduzir esses controlos deverá ter em conta esses pontos de vista quando examinar a necessidade dos controlos, com o objetivo de os reduzir progressivamente.
- (15) No final de cada mês de aplicação da presente decisão de execução, os Estados em causa devem enviar rapidamente à Comissão e ao Conselho um relatório completo sobre os resultados dos controlos realizados, juntamente com uma avaliação da necessidade da sua continuação, se for caso disso. Esse relatório deve indicar o número total de pessoas controladas, o número total de recusas de entrada na sequência dos controlos, o número total de decisões de regresso emitidas na sequência dos controlos e o número total de pedidos de asilo recebidos nas fronteiras internas onde se realizam os controlos.
- (16) O Conselho toma nota de que a Comissão anunciou a sua intenção de acompanhar de perto a aplicação da presente decisão de execução,

⁽¹⁾ Quinto relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu e ao Conselho sobre os progressos realizados na execução da Declaração UE-Turquia, COM(2017) 204 final de 2 de março de 2017.

RECOMENDA:

1. A Áustria, a Alemanha, a Dinamarca, a Suécia e a Noruega deverão prolongar os seus controlos nas fronteiras, temporários e proporcionados, por um período máximo de seis meses a contar do dia de adoção da presente decisão de execução, nas seguintes fronteiras internas:
 - Áustria: nas fronteiras terrestres com a Hungria e a Eslovénia;
 - Alemanha: na fronteira terrestre com a Áustria;
 - Dinamarca: nos portos dinamarqueses com ligações por *ferry* à Alemanha e na fronteira terrestre com a Alemanha;
 - Suécia: nos portos suecos da região de polícia Sul e Oeste e na ponte de Öresund;
 - Noruega: nos portos noruegueses com ligações por *ferry* à Dinamarca, Alemanha e Suécia.
2. Antes de decidirem um novo prolongamento desses controlos com base na presente recomendação, os Estados-Membros em causa deverão proceder a uma troca de pontos de vista com o ou os Estados-Membros em questão, a fim de assegurar que os controlos nas fronteiras internas são realizados unicamente onde forem considerados necessários e proporcionados. Os Estados-Membros em causa deverão também assegurar que os controlos nas fronteiras internas são realizados exclusivamente como medida de último recurso, sempre que outras medidas alternativas não permitam alcançar os mesmos resultados, e apenas nos troços da fronteira interna onde forem considerados necessários e proporcionados, em conformidade com o Código das Fronteiras Schengen. Quando os resultados em termos de segurança forem equivalentes, deve preferir-se o recurso às forças de polícia, já que se trata de uma medida com menor impacto para a livre circulação de pessoas e mercadorias. Os Estados-Membros em causa deverão notificar os demais Estados-Membros, o Parlamento Europeu e a Comissão em conformidade.
3. Os controlos nas fronteiras deverão continuar a ser seletivos, baseados em análises de risco e em dados dos serviços de informações constantemente atualizados, limitados, em termos de âmbito de aplicação, frequência, localização e duração, ao estritamente necessário para dar resposta à ameaça grave e proteger a ordem pública e a segurança interna. Os Estados-Membros que realizarem controlos nas fronteiras internas ao abrigo da presente decisão de execução deverão analisar semanalmente a necessidade, a frequência, o local e a duração dos controlos, adaptar a sua intensidade ao nível da ameaça à qual visam dar resposta, suprimi-los gradualmente logo que adequado, e informar mensalmente a Comissão e o Conselho.

Feito em Bruxelas, em 11 de maio de 2017.

Pelo Conselho
O Presidente
C. CARDONA

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/819 DA COMISSÃO**de 12 de maio de 2017****que altera o anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros***[notificada com o número C(2017) 3331]***(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspetiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 4,Tendo em conta a Diretiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de junho de 1990, relativa aos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspetiva da realização do mercado interno ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 10.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão de Execução (UE) 2017/247 da Comissão ⁽³⁾ foi adotada no seguimento da ocorrência de focos de gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5 em vários Estados-Membros («Estados-Membros em causa») e do estabelecimento de zonas de proteção e de vigilância pelas autoridades competentes dos Estados-Membros em causa em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE do Conselho ⁽⁴⁾.
- (2) A Decisão de Execução (UE) 2017/247 dispõe que as zonas de proteção e de vigilância estabelecidas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros em causa em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE devem englobar pelo menos as áreas definidas como zonas de proteção e de vigilância no anexo dessa decisão de execução. A Decisão de Execução (UE) 2017/247 determina também que as medidas a aplicar nas zonas de proteção e de vigilância, tal como disposto no artigo 29.º, n.º 1, e no artigo 31.º da Diretiva 2005/94/CE, devem ser mantidas no mínimo até às datas fixadas para essas zonas no anexo da referida decisão de execução.
- (3) O anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 foi subsequentemente alterado pelas Decisões de Execução (UE) 2017/417 ⁽⁵⁾, (UE) 2017/554 ⁽⁶⁾, (UE) 2017/696 ⁽⁷⁾ e (UE) 2017/780 ⁽⁸⁾ da Comissão, de modo a ter em conta as alterações das zonas de proteção e de vigilância estabelecidas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE, no seguimento de novos focos de gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5 na União. Além disso, a Decisão de Execução (UE) 2017/247 foi alterada pela Decisão de Execução (UE) 2017/696, a fim de estabelecer regras relativas à expedição de remessas de pintos do dia a partir das áreas enumeradas no anexo da Decisão de execução (UE) 2017/247, na sequência de algumas melhorias da situação epidemiológica no que se refere a este vírus na União.

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2017/247 da Comissão, de 9 de fevereiro de 2017, relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros (JO L 36 de 11.2.2017, p. 62).

⁽⁴⁾ Diretiva 2005/94/CE do Conselho, de 20 de dezembro de 2005, relativa a medidas comunitárias de luta contra a gripe aviária e que revoga a Diretiva 92/40/CEE (JO L 10 de 14.1.2006, p. 16).

⁽⁵⁾ Decisão de Execução (UE) 2017/417 da Comissão, de 7 de março de 2017, que altera o anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros (JO L 63 de 9.3.2017, p. 177).

⁽⁶⁾ Decisão de Execução (UE) 2017/554 da Comissão, de 23 de março de 2017, que altera o anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros (JO L 79 de 24.3.2017, p. 15).

⁽⁷⁾ Decisão de Execução (UE) 2017/696 da Comissão, de 11 de abril de 2017, que altera a Decisão de Execução (UE) 2017/247 relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros (JO L 101 de 13.4.2017, p. 80).

⁽⁸⁾ Decisão de Execução (UE) 2017/780 da Comissão, de 3 de maio de 2017, que altera o anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 relativa a medidas de proteção contra focos de gripe aviária de alta patogenicidade em determinados Estados-Membros (JO L 116 de 5.5.2017, p. 30).

- (4) Embora se tenha observado uma melhoria significativa da situação epidemiológica na União no que diz respeito à gripe aviária de alta patogenicidade, desde a data da última alteração da Decisão de Execução (UE) 2017/247 pela Decisão de Execução (UE) 2017/780, o Reino Unido notificou a Comissão de novos focos de gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5 em explorações situadas fora das áreas atualmente indicadas no anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 para esse Estado-Membro. Notificou igualmente que tomou as medidas necessárias em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE, incluindo o estabelecimento de zonas de proteção e de vigilância em torno desses novos focos.
- (5) A Comissão examinou as medidas adotadas pelo Reino Unido, em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE, no seguimento dos últimos focos de gripe aviária do subtipo H5 nesse Estado-Membro e considerou que os limites das zonas de proteção e de vigilância estabelecidos pelas autoridades competentes desse Estado-Membro se encontram a uma distância suficiente das explorações onde foi confirmado um foco de gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5.
- (6) A fim de impedir perturbações desnecessárias do comércio na União e evitar que sejam impostas barreiras injustificadas ao comércio por parte de países terceiros, é necessário descrever rapidamente, ao nível da União, em colaboração com o Reino Unido, as novas zonas de proteção e de vigilância estabelecidas nesse Estado-Membro em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE. Assim, as zonas descritas para esse Estado-Membro no anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 devem ser alteradas.
- (7) Por conseguinte, o anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 deve ser alterado a fim de atualizar a regionalização a nível da União, de modo a incluir as novas zonas de proteção e de vigilância estabelecidas em conformidade com a Diretiva 2005/94/CE e a duração das restrições nelas aplicáveis.
- (8) A Decisão de Execução (UE) 2017/247 deve, pois, ser alterada em conformidade.
- (9) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Vegetais, Animais e Alimentos para Consumo Humano e Animal,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 é alterado em conformidade com o anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 12 de maio de 2017.

Pela Comissão
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro da Comissão

ANEXO

O anexo da Decisão de Execução (UE) 2017/247 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada do seguinte modo:

A entrada relativa ao Reino Unido passa a ter a seguinte redação:

«Estado-Membro: Reino Unido

Área que engloba:	Data de fim de aplicação, em conformidade com o artigo 29.º, n.º 1, da Diretiva 2005/94/CE
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	28.5.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	29.5.2017»

2) A parte B é alterada do seguinte modo:

A entrada relativa ao Reino Unido passa a ter a seguinte redação:

«Estado-Membro: Reino Unido

Área que engloba:	Data de fim de aplicação, em conformidade com o artigo 31.º da Diretiva 2005/94/CE
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	29.5.2017 a 6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	7.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	30.5.2017 a 7.6.2017»

RECOMENDAÇÕES

RECOMENDAÇÃO (UE) 2017/820 DA COMISSÃO

de 12 de maio de 2017

sobre controlos policiais proporcionados e cooperação policial no espaço Schengen

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 292.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Num espaço sem controlos nas fronteiras internas, é necessário dar uma resposta comum às ameaças transfronteiras que afetam a ordem pública ou a segurança interna desse espaço. O bom funcionamento desse espaço depende não só da aplicação uniforme do acervo da UE, mas também do exercício das competências nacionais em matéria de manutenção da lei e da ordem e a garantia da segurança interna em consonância com os objetivos do acervo de Schengen. Para o correto funcionamento do espaço Schengen, é importante ter em conta, não só a forma como os Estados-Membros gerem as suas fronteiras externas, mas também como exercem as suas competências policiais em todo o seu território e nas zonas de fronteira.
- (2) Em 2012, a Comissão publicou orientações dirigidas aos Estados-Membros em matéria de medidas policiais nas zonas de fronteira interna, juntamente com o primeiro relatório semestral sobre o funcionamento do espaço Schengen ⁽¹⁾. Com base na experiência adquirida nos últimos três anos, essas orientações devem ser revistas. A presente recomendação cumpre esse objetivo. A presente recomendação baseia-se nos ensinamentos obtidos, durante os últimos três anos, na forma de lidar com as ameaças para a ordem pública ou a segurança interna e nas boas práticas no exercício das competências policiais e da cooperação policial transfronteiriça, na jurisprudência pertinente sobre controlos policiais, nas avaliações de Schengen realizadas até à data no domínio da cooperação policial e nas novas possibilidades resultantes das evoluções tecnológicas.
- (3) Em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, a ausência de controlos fronteiriços nas fronteiras internas não afeta o exercício das competências policiais pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, ao abrigo do direito nacional, na medida em que o exercício dessas competências não tenha efeito equivalente a um controlo de fronteira. O exercício dos poderes de polícia, em especial, não deve ser considerado equivalente ao exercício dos controlos de fronteira se as medidas policiais não tiverem como objetivo o controlo das fronteiras, se tiverem por base informações ou experiência policial de natureza geral relativamente a eventuais ameaças para a segurança pública e se forem destinadas, designadamente, a combater o crime transnacional, se forem concebidas e executadas de forma claramente diferente dos controlos de rotina de pessoas nas fronteiras externas e se forem aplicadas com base em controlos aleatórios. À luz do acórdão do Tribunal de Justiça no processo Adil ⁽³⁾, não se trata de uma lista de critérios cumulativos nem exaustivos, o que significa que não se deve considerar que estes critérios estabeleçam um único conjunto de possíveis medidas policiais nas zonas de fronteira ⁽⁴⁾.
- (4) As disposições do artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/399 e a redação do artigo 72.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia confirmam que a supressão dos controlos nas fronteiras internas não põem em causa as prerrogativas dos Estados-Membros em matéria de manutenção da ordem pública e de garantia da segurança interna.
- (5) Os poderes de polícia aplicáveis em todo o território de um Estado-Membro são compatíveis com o direito da União. Por conseguinte, os Estados-Membros também podem efetuar controlos policiais nas zonas de fronteira, incluindo as zonas fronteiriças internas, no âmbito dos poderes de polícia existentes ao abrigo do direito nacional aplicável a todo o território.

⁽¹⁾ COM(2012)230, Relatório semestral sobre o funcionamento do espaço Schengen 1 de novembro de 2011 — 30 de abril de 2012. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0230:FIN:PT:PDF>

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, que estabelece o código da União relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) (JO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

⁽³⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 19 de julho de 2012, *Adil*, ECLI:EU:C:2012:508, C-278/12 PPU.

⁽⁴⁾ Acórdão *Adil*, ECLI:EU:C:2012:508, ponto 65.

- (6) Nas atuais circunstâncias de ameaças para a ordem pública ou a segurança interna decorrentes do terrorismo e de outras formas graves de criminalidade transfronteiriça, bem como do risco de movimentos secundários de pessoas que tenham atravessado irregularmente as fronteiras externas, a intensificação dos controlos policiais em todo o território dos Estados-Membros, incluindo nas zonas de fronteira e a realização de controlos policiais ao longo das principais vias de transporte, como autoestradas e caminhos-de-ferro, podem ser consideradas necessárias e justificadas. A decisão sobre esses controlos, a sua localização e intensidade cabe inteiramente aos Estados-Membros, devendo ser sempre proporcional às ameaças identificadas. Esses controlos podem revelar-se mais eficazes do que os controlos nas fronteiras internas, nomeadamente porque são mais flexíveis do que os controlos fronteiriços estáticos nas em pontos específicos de passagem de fronteiras e podem ser adaptados mais facilmente à evolução dos riscos.
- (7) As zonas de fronteira podem apresentar riscos específicos no que diz respeito à criminalidade transfronteiras e também podem estar mais expostas a determinadas infrações cometidas em todo o território, tais como assaltos, roubo de veículos, tráfico de droga, movimentos não autorizados irregulares de nacionais de países terceiros, introdução clandestina de migrantes ou tráfico de seres humanos. Os riscos de violação das normas sobre a legalidade da residência no território também podem ser mais elevados nas zonas de fronteira. Tendo em conta estes riscos, os Estados-Membros podem decidir realizar e intensificar os controlos policiais nessas zonas, que estão adaptados aos riscos específicos das zonas de fronteira, na medida em que essas medidas não tenham um efeito equivalente aos controlos de fronteira.
- (8) As tecnologias modernas visando controlar os fluxos de tráfego, nomeadamente nas autoestradas e outras estradas importantes determinadas pelos Estados-Membros, podem ser fundamentais para fazer face às ameaças para a ordem pública ou a segurança interna. Nessa perspetiva, a utilização dos sistemas de controlo e vigilância que permitem o reconhecimento automático das placas de matrícula para efeitos de aplicação da lei deve, por conseguinte, ser incentivada, sob reserva das normas aplicáveis em matéria de câmaras de vigilância, incluindo as garantias sobre a proteção de dados. Tal poderá contribuir para a vigilância dos principais corredores de transporte europeus, utilizados por um número considerável de viajantes e de veículos para se deslocarem na União, sem um impacto desproporcionado no fluxo de tráfego.
- (9) Os Estados-Membros só têm de prever um quadro específico para assegurar que os controlos policiais não constituem medidas equivalentes a controlos nas fronteiras nos casos em que os poderes de polícia no âmbito da legislação nacional são expressamente limitados às zonas de fronteira e implicam controlos de identidade, mesmo na ausência de suspeitas concretas. Embora no acórdão *Melki* ⁽¹⁾, o Tribunal de Justiça tenha reconhecido que os Estados-Membros podem estabelecer tais poderes de polícia específicos nas zonas de fronteira interna, a fim de permitir um reforço dos controlos de identidade apenas nessas partes do território, declarou que, nessas situações, os Estados-Membros têm de prever disposições específicas em relação à intensidade e à frequência desses controlos. Além disso, se os controlos não dependerem do comportamento das pessoas controladas ou de circunstâncias específicas ou de informações que pressuponham um risco para a ordem pública ou a segurança interna, os Estados-Membros devem prever o quadro necessário para orientar a sua aplicação prática, a fim de evitar que essas medidas policiais tenham um efeito equivalente ao dos controlos de fronteira.
- (10) Nos últimos três anos, vários Estados-Membros intensificaram os controlos policiais nas zonas de fronteira no contexto do aumento das ameaças para a ordem pública ou a segurança interna (a saber, Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Eslovénia, França, Itália, Países Baixos, República Checa e Suíça). Por vezes, esses controlos incidiram em determinados meios de transporte, por exemplo, comboios, ou em zonas de fronteira específicas. A utilização de meios tecnológicos também está a aumentar neste contexto. A Comissão não contestou nenhum desses casos. Alguns são exemplos de boas práticas na abordagem das ameaças crescentes e persistentes para a ordem pública ou a segurança interna.
- (11) Nos termos do Regulamento (UE) 2016/399, a reintrodução temporária dos controlos nas fronteiras só pode ser utilizada em circunstâncias excecionais, como medida de último recurso. Neste contexto, a Decisão de Execução (UE) 2017/246 do Conselho ⁽²⁾ incentivava explicitamente os Estados-Membros a avaliarem se os controlos policiais não permitiriam obter os mesmos resultados que os controlos temporários nas fronteiras internas, antes de introduzirem ou prolongarem estes últimos.
- (12) Embora, nalgumas circunstâncias, possa ser evidente desde o início que os controlos policiais não são, por si só, suficientes para fazer face às ameaças para a ordem pública ou a segurança interna (por exemplo, localizar suspeitos específicos na sequência de um ataque terrorista), noutros casos, podem ser prosseguidos objetivos semelhantes à reintrodução de controlos de fronteira através de controlos policiais reforçados nas zonas de fronteira. Por conseguinte, por um lado, a decisão sobre a reintrodução temporária de controlos de fronteira nas fronteiras internas, deve ser, em princípio, precedida da avaliação de outras medidas alternativas. Em especial, no caso de decisões sobre a reintrodução temporária de controlos de fronteira nas fronteiras internas devido a acontecimentos previsíveis, os Estados-Membros devem demonstrar que foi efetuada essa avaliação. Por outro lado, em

⁽¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de junho de 2010, *Melki e Abdeli*, processos apensos C-188/10 e C-189/10, ECLI:EU:C:2010:363, n.ºs 73 e 74.

⁽²⁾ Decisão de Execução (UE) 2017/246 do Conselho, de 7 de fevereiro de 2017, que estabelece uma Recomendação para o prolongamento dos controlos temporários nas fronteiras internas em circunstâncias excecionais que ponham em risco o funcionamento global do espaço Schengen (JO L 36 de 11.2.2017, p. 59).

casos específicos de ameaças urgentes e graves para a ordem pública ou a segurança interna a nível do espaço sem controlos nas fronteiras internas ou a nível nacional, a reintrodução temporária dos controlos nas fronteiras internas pode ser imediatamente necessária.

- (13) A presente recomendação incentiva os Estados-Membros a utilizarem melhor os seus poderes de polícia e a dar prioridade aos controlos policiais antes de decidir sobre a reintrodução temporária dos controlos nas fronteiras internas.
- (14) Qualquer que seja a medida tomada por um Estado-Membro para dar resposta a uma ameaça concreta para a ordem pública ou a segurança interna, este deve assegurar que a aplicação da medida não dá origem a obstáculos à livre circulação de pessoas e de mercadorias que não sejam necessários, nem justificados ou proporcionados a tais ameaças para a ordem pública ou a segurança interna e que respeitem plenamente os direitos fundamentais e, em especial, o princípio da não discriminação.
- (15) O espaço sem controlos nas fronteiras internas também depende da aplicação efetiva e eficaz pelos Estados-Membros das medidas de acompanhamento no domínio da cooperação policial transfronteiras. As avaliações de Schengen realizadas até à data no domínio da cooperação policial, sublinham que, embora em geral os Estados-Membros cumpram em termos legais o acervo de Schengen, existe uma série de obstáculos que dificultam a utilização prática de alguns instrumentos de cooperação policial transfronteiras à disposição dos Estados-Membros. Por conseguinte, os Estados-Membros devem ser incentivados a fazer face a estes obstáculos a fim de melhor lutar contra as ameaças transfronteiras.
- (16) As patrulhas policiais conjuntas e outros instrumentos existentes de cooperação policial operacional contribuem para a segurança interna no espaço sem controlos nas fronteiras internas. As patrulhas conjuntas a bordo dos comboios transfronteiriços, por exemplo, reforçam de forma clara a segurança, evitando situações em que a falta de simetria nos controlos compromete os esforços envidados apenas de um lado da fronteira. Alguns Estados-Membros puseram em prática métodos que facilitam ou permitem a realização de operações policiais conjuntas (por exemplo, esquadras de polícia conjuntas estabelecidas pela Alemanha e pela Polónia na sua fronteira destinadas a efetuar patrulhas conjuntas e outras operações, ou as micro-patrulhas criadas para proceder a investigações conjuntas na fronteira entre a Áustria e a República Checa, patrulhas conjuntas em comboios na Alemanha, Áustria, França, Hungria e Itália, ou a contratação pela polícia alemã de nacionais de outros Estados-Membros, em particular para patrulhar nas regiões fronteiriças). Outros Estados-Membros devem ser incentivados a adotar essas boas práticas.
- (17) A análise conjuntas das ameaças e o intercâmbio transfronteiras de informações entre os Estados-Membros que partilham regiões fronteiriças podem contribuir para a conceção de controlos policiais eficazes visando enfrentar ameaças identificadas. Tal cooperação pode abranger os riscos em vias de circulação transfronteiras específicos, bem como meios de transporte específicos frequentemente utilizados em atividades criminosas, a fim de permitir controlos policiais seletivos antes das zonas das fronteiras. Estes controlos policiais podem proporcionar um instrumento comum para enfrentar as ameaças para a ordem pública ou a segurança interna a que os Estados-Membros em causa têm de fazer face. Por este motivo, é importante incentivar os Estados-Membros a desenvolverem ainda mais a cooperação transfronteiriça.
- (18) A fim de reforçar a cooperação policial transfronteiras, os Estados-Membros podem solicitar o apoio da Comissão na aplicação da presente recomendação. Esse apoio pode contribuir, por exemplo, para facilitar o intercâmbio de boas práticas entre os profissionais do setor e os decisores dos Estados-Membros e reforçar a cooperação entre os Estados-Membros e as agências relevantes (Europol e Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira). Pode igualmente contribuir para reforçar as estruturas de cooperação transfronteiras, como os Centros de Cooperação Policial e Aduaneira. Além disso, a Comissão apoiará a atualização, com base nas informações prestadas pelos Estados-Membros, o «Inventário de Schengen» de 2011 ⁽¹⁾, que identifica, entre outros, as melhores práticas no domínio da cooperação policial operacional transfronteiras e as fichas por país do «Manual de Operações Transfronteiras» ⁽²⁾.
- (19) Tal como demonstrou a recente crise migratória, os movimentos secundários incontrolados de migrantes irregulares podem constituir uma ameaça grave para a ordem pública ou a segurança interna. A aplicação adequada dos acordos bilaterais de readmissão em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 2008/115/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, pode ser útil para abordar a questão dos movimentos secundários de nacionais de países terceiros em situação irregular. Os acordos bilaterais também podem contribuir para alcançar resultados similares aos controlos de fronteiras nas fronteiras internas em termos de luta

⁽¹⁾ Documento do Conselho 15785/3/10 Rev 3.

⁽²⁾ Documento do Conselho 10505/4/09 Rev 4.

⁽³⁾ Diretiva 2008/115/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativa a normas e procedimentos comuns nos Estados-Membros para o regresso de nacionais de países terceiros em situação irregular (JO L 348 de 24.12.2008, p. 98).

contra as ameaças para a ordem pública ou a segurança interna, limitando ao mesmo tempo o impacto sobre a circulação dos viajantes de boa fé. É importante, por conseguinte, que os Estados-Membros apliquem os acordos bilaterais de readmissão de forma eficaz, respeitando a Recomendação (UE) 2017/432 da Comissão ⁽¹⁾.

- (20) A Comissão considera que a presente recomendação requer um prazo razoável para ser aplicada; por conseguinte, a Comissão recomenda que seja aplicada o mais rapidamente possível e, o mais tardar, no prazo de 6 meses.
- (21) A presente recomendação deve ser aplicada no pleno respeito dos direitos fundamentais.
- (22) Os Estados Schengen vinculados pelas disposições do título III do Regulamento (UE) 2016/399 são os destinatários da presente recomendação,

ADOTOU A PRESENTE RECOMENDAÇÃO:

Utilização mais eficaz dos controlos policiais

- (1) A fim de remediar adequadamente as ameaças para a ordem pública ou a segurança interna no espaço Schengen, os Estados-Membros deverão, sempre que necessário e justificado, em conformidade com o direito nacional:
 - (a) Intensificar os controlos policiais em todo o território, incluindo nas zonas de fronteira;
 - (b) Realizar controlos policiais nas principais vias de transporte, incluindo nas zonas de fronteira;
 - (c) Adaptar os controlos policiais nas zonas de fronteira com base numa avaliação constante dos riscos, assegurando ao mesmo tempo que os controlos policiais não tenham como objetivo o controlo das fronteiras;
 - (d) Utilizar as modernas tecnologias para monitorizar os veículos e os fluxos de tráfego.

Dar prioridade aos controlos policiais em caso de ameaça grave para a ordem pública ou a segurança interna

- (2) Nos casos em que, numa situação de ameaça grave para a ordem pública ou a segurança interna, os Estados-Membros considerem a aplicação do título III, capítulo II, do Regulamento (UE) 2016/399, devem, em primeiro lugar, determinar se a situação pode ser adequadamente resolvida reforçando os controlos policiais no território, incluindo nas zonas de fronteira.

Reforçar a cooperação policial transfronteiras

- (3) Para reforçar a cooperação policial transfronteiras no domínio da luta contra as ameaças para a ordem pública ou a segurança interna, os Estados-Membros deverão:
 - (a) Reavaliar em que medida utilizam atualmente todos os instrumentos de cooperação policial operacional transfronteiras, como patrulhas conjuntas, operações conjuntas, equipas de investigação conjuntas, perseguições transfronteiras ou vigilâncias transfronteiras, e os Centros de Cooperação Policial e Aduaneira;
 - (b) Colaborar com os Estados-Membros vizinhos para remover os obstáculos de ordem jurídica ou operacional à plena utilização dos instrumentos da cooperação policial operacional transfronteiras;
 - (c) Desenvolver e implementar, na medida do necessário, a análise conjunta das ameaças e o intercâmbio de informações transfronteiras com os Estados-Membros vizinhos para apoiar ações conjuntas, a fim de fazer face às ameaças para a ordem pública ou a segurança interna, nas zonas de fronteira interna comuns, nomeadamente através de controlos policiais coordenados nas respetivas zonas de fronteira interna;
 - (d) Avaliar a necessidade de investimentos técnicos para reforçar as operações conjuntas, nomeadamente em matéria de vigilância e deteção.

⁽¹⁾ Recomendação (UE) 2017/432 da Comissão, de 7 de março de 2017, relativa ao aumento da eficácia dos regressos na aplicação da Diretiva 2008/115/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 66 de 11.3.2017, p. 15).

Utilização eficaz dos acordos ou convénios bilaterais de readmissão entre Estados-Membros

- (4) Para garantir que os controlos policiais e a cooperação policial possam contribuir para a luta contra os movimentos secundários não autorizados, sempre que esses movimentos representem uma ameaça para a ordem pública ou a segurança interna, os Estados-Membros deverão:
- (a) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 2008/115/CE, aceitar de volta os nacionais de países terceiros que tenham transitado pelo seu território antes de serem detidos noutro Estado-Membro, ao abrigo das disposições dos acordos ou convênções bilaterais existentes à data da entrada em vigor da referida diretiva (13 de janeiro de 2009), em especial entre Estados-Membros vizinhos;
 - (b) Tomar todas as medidas necessárias, incluindo o estabelecimento de práticas operacionais entre autoridades competentes e facilitar o intercâmbio de informações, de modo a assegurar que os procedimentos ao abrigo desses acordos ou convênios bilaterais são concluídos rapidamente pelos Estados-Membros em causa para garantir que a transferência é efetuada o mais rapidamente possível;
 - (c) Assegurar que, caso um Estado-Membro decida não aplicar as disposições de um acordo ou disposição bilateral de readmissão, ou se os nacionais de países terceiros em causa forem aceites por outro Estado-Membro, os procedimentos de regresso são lançados em conformidade com a Diretiva 2008/115/CE e em consonância com a Recomendação (UE) 2017/432.

Feito em Bruxelas, em 12 de maio de 2017.

Pela Comissão
Dimitris AVRAMOPOULOS
Membro da Comissão

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT